

XIII BORDGESCHICHTEN



Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XIII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2015



Das Feuerschiff ELBE I wies Seeleuten aus Ost und West gleichermaßen den Weg.

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 13/2015, 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
 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 2014

© 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

Meinen ersten Band der BORDGESCHICHTEN schenkte mir Peter Volk, Funkinspektor der DSR, als Dank für mein Buch-Layout seiner Niederschrift über 40 Jahre Seefunk in der DDR. Leider weiß ich nicht mehr, um welchen der Jahrgänge es sich gehandelt hat. Ich las dessen einzelne Geschichten immer wieder, und irgendwann beschloss ich, zu versuchen, die fehlenden Bände in die Hände zu bekommen. Das gelang mir mit Hilfe von ehemaligen Seeleuten der DSR, die ich zwischenzeitlich kennen gelernt hatte. Heute habe ich alle 12 Bände in meinem Schrank stehen, freue mich sehr darüber und hoffe, dass es noch viele weitere BORDGESCHICHTEN geben wird.

Was wussten wir im Westen schon von der DSR? Man traf zwar Schiffe aus der DDR, aber es kam kaum zu Kontakten zwischen den Besatzungen. Leider habe ich nie Tagebuch geführt, aber ich erinnere mich gleichwohl an ein Treffen an Bord eines DSR-Schiffes, während dem ich mit meinem Kollegen in dessen Funkraum saß und er mir die Funkstation zeigte. Wir sprachen über die moderne Telefonie, die gerade bei Rügen Radio eingeführt worden war, und die dem Seemann den Kontakt mit der Heimat erleichterte. Ich fuhr damals auf der KANDELFELS, bediente einen älteren Sender und hörte erstmalig davon.

Für das von mir mit verlegte Buch „Sparks what's going on?“ („Funker, was gibt's Neues?“) habe ich Fachkollegen vieler Reedereien in aller Welt zur Mitarbeit aufgefordert. Sehr willkommen waren uns auch die Berichte von Funkoffizieren der DSR. Ich finde es gut, wenn auf diese Weise zusammenwächst was zusammengehört.

Wir in der Bundesrepublik kannten nicht die „Einheitsreederei“, wie die DSR sie verkörperte, eine Reederei, die für ihre Seeleute das Dach einer großen Familie bildete. Unter diesem Dach gab es wohl kaum Konkurrenz unter den Seeleuten oder den Schiffen, mal abgesehen vom so genannten sozialistischen Wettbewerb. Bei uns im Westen hingegen existierten die gewissen Eliten, jene im Amerika-Dienst und anderswo. Alle in sich geschlossene Leidensgemeinschaften. Das begann schon an der Seefahrtsschule.

Bei der DDG Hansa bekamen wir beim Anmustern eine Dienstmütze mit Firmenwappen, die Kolbenringe und Schulterstücke. Alles andere mussten wir uns in der ersten Zeit selber kaufen. Die Leute bei den „feinen Reedereien“ erhielten Uniformen in Blau, Weiß und Khaki, die augenblicklich zu wechseln waren, wenn der Alte eine andere Farbe bevorzugte.

Wir waren deshalb keine schlechteren Seeleute. Manchmal habe ich mir allerdings gewünscht, einen etwas besseren Stil vorzufinden. Bei der DSR gab es nicht nur feine Uniformen, auch die Stewardessen scheinen für guten Stil gesorgt zu haben.

Die Seefahrt, an die wir uns gemeinsam so gerne erinnern, ist leider zu einer knallhart kalkulierten Waretransportbegleitung verkommen. Seemannische, nautische und technische Fähigkeiten sind kaum mehr gefragt. Den Dienst übernehmen Computer und eine bunt zusammengewürfelte Besatzung. Das stimmt mich ebenso traurig wie die letzten Mädels der Texas Bar oder die schwarzen Perlen aus Maputo und Luanda. Kein Schiff hat mehr genügend Zeit, seine Besatzung bei ihnen verweilen zu lassen.

Leider haben wir im Westen nicht eine solche Erzählgemeinschaft. Um so mehr freue ich mich mit vielen Gleichgesinnten auf den Band XIII der BORDGESCHICHTEN.

Rolf Marschner
Seefunkkameradschaft, Bremen



Strandgut

Inhaltsverzeichnis

Bernd Beier	MEIN Ende der Deutschen Seereederei.....	6
Werner Molle	Vom Kapitän der DSR zum Leiter einer Reederei in Lima	8
Wolfgang Landgraf	Mein langer Weg zur Seefahrt.....	18
Klaus Wesemann	Von der DSR zur DDG Hansa	30
Wolfgang Wendrich	Das blanke Elend.....	34
Hartmut Kellner	Irak-Einsatz – Mythos und Wahrheit	37
Dieter Schönfeld	Die Rache der Trappisten.....	42
Lothar Borbe	Die Geschichte vom Bootsmann Müller.....	43
Karl-Heinz Bertoni	Erinnerungen an das Küstenmotorschiff GREIFSWALD	45
Stephan Bohnsack	Meilenlauf.....	49
Jürgen Dillwitz	Maschine STOP!.....	51
Werner Fischer	Tobruk.....	53
Jens Kupfer	Danke, Kapitän!.....	54
Hans Wölbing	Black Frost.....	57
Jürgen Sindermann	Ein schwieriger Auftrag – das Porträtfoto von Heinz Neukirchen ..	61
Lutz H. Wernecke	König Alkohol	65
Michael Rümmler	Vom verlorenen Seefahrtbuch und einer Schweizer Uhr	69
Karl-Friedrich Beese	Eine Reise, die man nicht vergisst.....	73
Ingo Kerber	Abreiten unter den weißen Klippen von Dover.....	80
Redaktion	Eine Seefahrt die ist lustig – gezeichnet von Rüdiger Domnick. .	81
Claus Richter	Nackte Tatsachen.....	86
Eckhard Franzmann	Bestraftes Pflichtbewusstsein	89
Kurt-Werner Langer	Die letzten Tage des MS J. G. Fichte unter DSR-Flagge	91
Jürgen Fisker	Sonderladung	94
Eckard Kühn	Blockadebrecher LEUNA-II	96
Detlef Stolz	Der Funker und die Klarierung	99
Roland Mahnke	Schnüffelnnde Hunde beißen nicht	106
Peter Guba	Auf Bombay Reede.....	107
Peter Hecht	Hurra, ich bin nicht verrückt.....	108
Walter Jangel	Kleine Zöllnerparty in Antwerpen	110
Christian Lange	Mein Monkey „Trinco“	111
Volkmar Gagalon	Odyssee durch's Bruderland.....	113
Günther Kalis	Landgang in Batumi	117
Fritz Stiller	Nachricht aus einem verbotenen Land	119
Eberhard Richter	Unterwegs mit dem MS MANSFELD	122
Richard Neu	Islandfischer.....	125
Jens Rösemann	Gevatter Tod.....	128
Ulrich Heimann	Eine wundersame Bordlektüre.....	129
Hermann Winkler	Als Fiete Petersen von Bord ging.....	132
Hans-Jürgen Marnau	DSR ade	134
Paul Rohr	Operation SOMBRERO	138
Redaktion	Fluchtpunkt Key West.....	145
Mario Schache	Mittelamerika mit MS ERNST SCHNELLER	148
Heike Metz	Kubanische Anekdoten	157
	Das Wort zum Schluss	159
	Abbildungsnachweis	160

MEIN Ende der Deutschen Seereederei Ein Kommentar zum Titelbild dieses Bandes

Von den Tausenden, die noch 1989 unter der blau-rot-blauen Flagge der Deutschen Seereederei fuhren, war es nur wenigen Seeleuten vergönnt, das „Elend“ des Niederganges bis zum Ende und noch darüber hinaus begleiten zu dürfen. Die wechselvolle Geschichte des ehemaligen Containerschiffes DSR-EUROPE, Indienstellung im Juli 1992, ist für diese Entwicklung symptomatisch.

Bis Ende 1989 ging alles „seinen sozialistischen Gang“. Unter dem Druck der Ereignisse versuchte die DSR 1990 komplette Besatzungen an verschiedene ausländische Reedereien zu vermieten (crew leasing), um zum einen Arbeitsplätze zu sichern und zum anderen die Valutaeffektivität des Betriebes zu erhöhen. Zu einem solchen sechsmonatigen Einsatz

wurde auch ich überzeugt. Das Schiff, die AQUITANIA, lief unter der Flagge Panamas im Westeuropa-Ostafrika-Dienst. Es handelte sich um die Reederei CSM (Columbia Ships Management) auf Zypern. Nach der Währungsunion kündigte die DSR den Vertrag mit dieser Reederei und holte die Crew nach Rostock zurück. Auf Wunsch des Reeders erfüllten der Kapitän und ich den Vertrag in Abstimmung mit der DSR weiterhin. Der Punkt Valutaeffektivität hatte sich erledigt.

Im Rahmen einer Partnerschaft der DSR mit der Bremer Senator-Linie 1991 finanzierte die Kreditanstalt für Wiederaufbau Frankfurt mit 426,5 Millionen DM den Bau von sechs Schiffen des Typs BV 2700. 20 Prozent der Bausumme steuerte die DSR bei. Die Schiffe lehnten sich an das Projekt „Schiff der Zukunft“ der HDW AG an. Sie wurden aber vom Bremer Vulkan projektiert. Drei deutsche Großwerften teilten sich den Kuchen, der Werftenverbund Bremer Vulkan, die Howaldtswerke-Deutsche Werft in Kiel und die Thyssen-Nordseewerke in Emden mit jeweils zwei Schiffen. Es handelte sich um Containerschiffe mit 2700 TEU, davon 150 Kühlcontainer. Die Hauptmaschine brachte eine Leistung von 16440 kW auf den Propeller bei einer Geschwindigkeit von 19,7 Knoten.

Per 1. Januar 1994 gehörte das Schiff der privatisierten DSR-Senator Lines Holding. Die Bereederung erfolgte durch die Reederei F. Laeisz.



[illegible]

Im Juli 2002 wurde während der Klassedocking in Huangpu (China) das Wappen mit dem Rostocker Greif am Steven gegen das Laeisz-Emblem ausgetauscht und die Schornsteinmarke Blau-Rot-Blau gegen die Laeisz-Marke Glatt-Elfenbein umgemalt. Bei einem Dockrundgang entdeckte ich das am Boden liegende abgebrannte Rostocker Stadtwappen. Ich war mir sofort der Symbolik eines Schnappschusses mit diesem nunmehrigen Relikt einer vergangenen Zeit bewusst. Und so posierten wir, der Chieff und der chinesische Bauleiter links und rechts, für dieses Erinnerungsfoto im klassischen heraldischen Stile als Schildhalter, in einer Stellung, die auf königlichen Wappen sonst nur Löwen, Springböcken, Kranichen, anderem Getier oder Fabelwesen zukommt. Dieser Vorgang war für mich fühlbar



CS PATMOS SENATOR

das Ende von dem, was mich bis dahin immer noch mit dem Namen Deutsche Seereederei verbunden hatte. Das Kapitel hatte sich bei mir nicht so einfach schließen lassen. Die DSR war schließlich einmal die größte deutsche Universalreederei mit zeitweise bis zu 200 Schiffseinheiten gewesen.

Im November 2005 musterte ich in Singapore von der PATMOS SENATOR ab und als ich im März des Folgejahres in Savannah wieder aufstieg, hieß das Schiff ZIM ALABAMA. Es lief jetzt unter ZIM Charter, einem israelischen Schifffahrtsunternehmen, und bediente bis Juli 2007 die Linie China–Pazifik–Panama Kanal–Ostküste USA–Karibik. Im Juli 2007 wurde das Schiff in Shanghai in ATMOS umbenannt, der Charterer ist nicht mehr bekannt. Im November 2008 erfolgte in Hongkong ein erneuter Namenswechsel. Das ehemalige MS DSR-EUROPE hieß jetzt M/V PATMOS II, nun als Auflieger Hongkong Reede mit Kurzreisen zwischen Hongkong und Manila. Anschließend verholte das Schiff nach Subic Bay auf den Philippinen und wurde dort aufgelegt. Kurz vor Weihnachten 2008 musterte ich auf diesem Schiff letztmalig ab. 2009 wurde es verkauft.

Die Hoffnungen, die einst in Rostock mit dem Bau der sechs Einheiten verknüpft worden waren, erfüllten sich leider nicht.

Werner Molle

Vom Kapitän der DSR zum Leiter einer Reederei in Lima

Nach vielen Jahren in der Schifffahrt mit Anmusterungen vom Matrosen bis hin zum Kapitän bei der Deutschen Seereederei (DSR) und anschließender Tätigkeit als Inspektor einer Schiffsgruppe und schließlich als Chefinspektor der gesamten Flotte war mein beruflicher Werdegang erfolgreich gewesen, wobei die Funktionen als Inspektor und Chefinspektor darin nie vorgesehen waren. Als Ziel war lediglich der Beruf des Kapitäns ins Auge gefasst worden. Ende 1989/Anfang 1990, als sich das staatliche Ende der DDR abzuzeichnen begann, war ebenso eine Veränderung der Struktur und der Eigentumsverhältnisse der DSR absehbar. Bisher funktionierte sie als staatliche Handelsflotte.

Die Leitungsstruktur der Reederei wurde komplett geändert und der Betrieb in eine GmbH umgewandelt, die unter der Aufsicht und Kontrolle der neu geschaffenen Verwaltung des staatlichen Vermögens der DDR, der Treuhand, stand. Abteilungen wurden teilweise aufgelöst oder anders aufgeteilt und die Mitarbeiter nach bestimmten Kriterien auf eine Entlassung oder eine Verabschiedung in den Vorruhestand vorbereitet. So kam es auch zur Auflösung der Hauptabteilung Chefinspektion. Einige Mitarbeiter wurden in andere Abteilungen versetzt und einige nahmen ihre alten Funktionen an Bord der Schiffe wieder ein. Es kam zu Verwerfungen der bisher stabilen Struktur in der Leitung einer Flotte von noch 163 Schiffen, und diese Veränderungen gingen bei manchen Mitarbeitern bis in den sozialen und familiären Bereich. Eine Reduzierung des noch bestehenden Schiffsbestandes war unausweichlich. An ein Neubauprogramm war in dieser Situation nicht zu denken. Die Weitsicht gebot, eine Möglichkeit der Überleitung der Seeleute der DSR in die bundesdeutsche Handelsflotte zu ermöglichen. Wir nahmen Kontakt mit verschiedenen Reedereien auf, um technische und nautische Offiziere auf ihren Schiffen einzusetzen. Die Offiziere blieben im Anstellungsverhältnis der DSR und wurden zeitlich begrenzt auf deren Schiffen eingesetzt. Mit der Währungsunion war auch diese Möglichkeit beendet. Diese Offiziere lernten rechtzeitig die Unterschiede in den gesellschaftlichen Verhältnissen kennen und konnten sich später schneller bzw. sofort eingewöhnen.

Die neue Leitung der DSR bat mich, für mehrere Einsätze auf Charterschiffen in Fernost als Supercargo meine Erfahrung einzubringen. Das war ein sehr anstrengendes Arbeiten. Jedes Schiff war anders mit Seeleuten aus verschiedenen Ländern besetzt. Alle Schiffe hatten andere ladungstechnische Eigenschaften. Dazu kam das ständige Reisen und Übernachten in den unterschiedlichsten Hotels in China und Korea.

Nach etwa zwei Jahren ergab sich für mich die Möglichkeit in Hamburg bei einer renommierten Reederei eine Anstellung zu bekommen. In dieser Reederei arbeitete ich in der Abteilung „Internationales Shipmanagement“. Die Auslandsbüros in den USA, Zypern und Hongkong wurden von uns angeleitet und betreut. Dadurch bekam ich einen Einblick in die Strukturen und Arbeitsweisen verschiedener Schifffahrtsnationen, und mein Wissen konnte ich in allen Bereichen der Handelsschifffahrt in der Bundesrepublik erweitern.

Eines Tages las ich in einem Stellenangebot, dass ein Fleetmanager in Lima (Peru) gesucht wird. Von der Aufgabenstellung her entsprach es meinen Vorstellungen, soweit dies aus einer Annonce überhaupt ersichtlich sein kann. Ach, dachte ich, bewirbst dich einfach. Erfahrungen in der Seefahrt, auch international, hast du ja. Von den Kenntnissen der spanischen Sprache ist zwar nur noch wenig übrig, aber die Sprache wieder auffrischen und viel dazuzulernen schadet auch nichts.

Einige Zeit später wurde ich in Hamburg von einem Geschäftsführer einer international arbeitenden Schifffahrtsagentur auf meine Bewerbung angesprochen, ob ich noch Lust hätte nach Südamerika zu gehen und dort einen Reedereibetrieb als Fleetmanager zu leiten. Dieser Vorschlag kam überraschend, zum einen hatte ich meine vor Wochen abgegebene Bewerbung schon vergessen, zum anderen war ich nicht mehr darauf eingestellt gewesen. Außerdem hatte ich ja in Hamburg bereits eine sehr interessante Arbeit und gute Arbeitsbedingungen gefunden. Damit war dieses Thema eigentlich erst einmal vom Tisch.

Nach einigen Wochen bekam ich von der o. g. Person einen Anruf. Diese lud mich zu einem Gespräch mit einem der Söhne des Eigners der peruanischen Reederei ein. Ich nahm an. Mein Gegenüber war der Jüngste von drei Söhnen. Er machte auf mich einen guten Eindruck. Abschließend lud er mich im Namen seines Vaters nach Lima ein. Meine Bedenken schwanden langsam, aber noch nicht endgültig. Trotzdem flog ich über ein Wochenende nach Lima und traf mich mit dem Eigner. Die Reederei firmierte unter dem Namen Naviera Universal S.A. und führte mehrere Schiffe als ihr Eigentum. Es war eine klassische Universal-Reederei. Die Schiffe waren schon in ein gewisses Alter gekommen. Diese ersten Informationen bekam ich bei unserem gemeinsamen Gespräch. Anwesend waren auch seine drei Söhne, wobei zwei aktiv in der Reederei beschäftigt waren und der Älteste sein eigenes Transportunternehmen in Chile führte.

Die Gespräche wurden in einer angenehmen Atmosphäre und auf der Basis gegenseitiger Achtung geführt, wobei es hauptsächlich um die fachliche und menschliche Eignung ging. Allen Beteiligten war klar, dass Peru eine für mich fremde Welt mit anderen menschlichen und religiösen Gepflogenheiten ist. Meine Fragen bezogen sich daher hauptsächlich auf die eventuellen Mitarbeiter, ihre Stärken und Schwächen und Englischkenntnisse. Am Anfang würde ich es bestimmt schwer haben, mich mit meinem bescheidenen spanischen Wortschatz durchzusetzen.

Ein Rundgang durch das neu errichtete Bürohaus war beeindruckend. Eine amerikanische Schifffahrtszeitung bezeichnete es in einem Artikel als „intelligentes Haus“, da nur mit Chipkarte und Code der Zugang möglich war. Es war zu den Anfangszeiten der IT-Branche.

Alle meine Bedenken wurden weggewischt und es erfolgte ein Rundgang durch die Abteilungen, für die ich später bei Zusage verantwortlich sein würde.

Am letzten Tag vor meinem Rückflug nach Hamburg musste ich mich entscheiden, und wir besiegelten die Anstellung ab Anfang Januar mit Handschlag.

Zurück in Hamburg war es meine erste Pflicht, den Eigner der Hamburger Reederei über meinen verlängerten Wochenendausflug nach Lima zu informieren und um Aufhebung meines Arbeitsverhältnisses zu bitten, der er schon in wenigen Tagen zustimmen sollte. Das war ein Gang nach Canossa! Nach einem längeren Gespräch ging er auf meinen Wunsch ein. Ich schied zum Jahresende aus.

Aller Anfang ist schwer. In den ersten Januartagen flog ich nach Lima und nahm meine Tätigkeit als Fleetmanager auf. Alle Mitarbeiter der Reederei wurden zusammengerufen und ich stellte mich vor. Danach bat ich sie, sich selbst kurz vorzustellen. Dabei stellte ich fest, nur sehr wenige sprachen ein verständliches Englisch. Dann ging es an die Arbeit. Damals wurde die Kommunikation Reederei-Schiff noch per Telegramm abgewickelt, erst später wurde das GMDSS-System (Satelliten-Funkverkehr) eingeführt. Die Verständigung der Mitarbeiter untereinander erfolgte in spanischer Sprache, was mich zwang, schnell meine spanischen Grundkenntnisse zu erweitern. Der Schriftverkehr erfolgte ausschließlich in spanischer Sprache.

Ein Regelwerk für die Arbeit an Bord gab es nicht. So nutzte ich meinen ersten Aufenthalt in Europa, um nach Rostock zu fahren und die Dienstordnung der DSR und verschiedene Lehrbücher zur Ausbildung zum Maschinenassistenten in mein Gepäck zu legen und mit nach Lima zu nehmen. Für die Befrachtung/Charterabteilung galten die gleichen unzureichenden Voraussetzungen. Also nahm ich mir einige Abschnitte der Dienstordnung der DSR vor und übersetzte wichtige Abschnitte ins Englische und Spanische. So hatten wir erst einmal eine Grundlage für den Reedereibetrieb und die Befrachtung geschaffen. Wider Erwarten stieß dieses Vorgehen auf breite Zustimmung.

Meine Inspektoren besaßen unterschiedliche Fähigkeiten. Es handelte sich um zwei technische Inspektoren mit jeweils einem Assistenten. Ein Inspektor verstand kein Wort der englischen Sprache, während der andere ein sehr gutes Englisch sprach. Meine Sekretärin sprach ebenfalls ein sehr gutes Englisch und somit war sie über die ersten Jahre eine große Hilfe.

Da die Schiffe zu dieser Zeit hauptsächlich im Südamerika-Dienst eingesetzt waren, lagen wöchentlich zwei bis drei Schiffe der Reederei im Hafen von Lima-Callao. Das war von großem Vorteil. So konnte ich die Kapitäne besuchen und die Schiffe untersuchen. Hier traf mich der nächste Schlag, denn eine Kommunikation mit den Kapitänen und Offizieren war nur in Spanisch möglich. Auch gut, dachte ich, ich bin ja in ein Spanisch sprechendes Land gegangen und muss mich den Bedingungen unterwerfen. Die Ausbildung der übrigen Besatzung lag auf einem niedrigen Niveau. Die Heuern waren entsprechend. Aber langsam setzte sich so etwas wie eine Dienstordnung in der Reederei und an Bord durch.

Der technische Zustand der Schiffe war sehr unterschiedlich. In jeder Hafenliegezeit versuchte ich, die größten Mängel reparieren zu lassen. Einfacher gesagt als getan. Es existierten nur kleine Werkstätten und deren fachliche Fähigkeiten waren darüber hinaus auch noch begrenzt. Aber der Wille, die Aufgaben zu erledigen, war vorhanden. So stand ich von morgens bis abends in der Arbeitskluft im Maschinenraum, in den Laderäumen und an Deck.

Innerhalb weniger Wochen, man kann schon fast sagen Tage, sprach sich in Schifffahrtskreisen herum, dass ein Fleetmanager aus Alemania die Reederei Uniline leitet. Offiziell durfte ich noch gar nicht in Peru arbeiten, aber wie es so ist, konnte man auch diese Hürde umgehen. Ich meldete mich bei der Ausländerbehörde an und beantragte eine Arbeitserlaubnis. Die entsprechenden Unterlagen des Arbeitgebers waren ordnungsgemäß ausgefüllt. Nach einigen Wochen bekam ich die Aufforderung, mich bei der Behörde zu melden. Diese verwies mich an „Interpol Peru“. Als ich dort eintraf, wurde ich sofort in einen Raum geführt und

„erkennungsdienstlich“ erfasst. Das erfolgte anhand von Gebissabdruck und Fotoaufnahmen bis hin zur Vermessung des ganzen Körpers. Danach wurde ich in einen Raum zu einem Offizier geführt, dem Rang nach Major der peruanischen Interpol-Polizei. Das Gespräch wurde hauptsächlich in Englisch geführt. Es ging um politische Ansichten, warum und weshalb ich nach Peru gekommen war, was meine Aufgaben sein werden, bis hin zu familiären Verhältnissen. Es handelte sich um einen ganzen Fragenkatalog.

Das Gespräch dauerte etwa drei Stunden. Schließlich gab er mir zu verstehen, dass die Unterlagen alle zur Interpol-Zentrale in die USA geschickt würden. Danach war ich erst einmal entlassen.

Mein nächster Besuch galt dem Hafenkapitän von Callao. Traditionsgemäß wird der Hafenkapitän in Peru vom Militär gestellt. Ich meldete mich Tage vorher an und bekam auch in kurzer Zeit einen Termin. Ich fuhr mit dem Auto vor und wurde sofort von zwei Marinesoldaten empfangen und zum Hafenkapitän begleitet. Im Vorraum musste ich warten, damit der Respekt vor diesem Amt auch deutlich wurde. Dann bekam ich Einlass. Das Gespräch erfolgte in Spanisch und wir verstanden uns sofort, was all die Jahre andauerte. Als ich wieder ging, mähnten seine Matrosen den Rasen vor dem Amtssitz mit einer Gartenschere. Was tat ich? Ich fuhr zu einem Baumarkt und kaufte einen mit Benzin betriebenen Rasenmäher. Nach etwa zwei Wochen bat ich wieder um ein Gespräch unter dem Vorwand, meine Genehmigung zum Betreten des Hafens abzuholen, und brachte den Rasenmäher als kleine Geste mit. Damit waren mir die Tore des Hafens geöffnet.

Nach Monaten bekam ich eine zweite Aufforderung, mich bei Interpol zu melden. Diesmal wurde ich von einem anderen Offizier zum Gespräch geladen und alles erfolgte wieder von vorne.

Nach rund 1 ½ Jahren erhielt ich endlich die Arbeitserlaubnis. Bis zu diesem Zeitpunkt musste ich vor Ablauf meines Touristenvisums jeweils nach drei Monaten das Land verlassen haben. Die Arbeitserlaubnis galt immer nur für ein Jahr. Danach musste ich wieder zur Behörde und sie wurde verlängert. Gleichzeitig bekam ich einen peruanischen Personalausweis, der ebenfalls nur für ein Jahr gültig war und danach wieder verlängert werden musste. Ich war allerdings behördlich angekommen.

CARNET DE TRABAJO
Nº 0023

El Sr. Werner Mollé

Cuya fotografía figura en el presente

Trabaja en Unimar S.A.

Dirección Av. Almirante Miguel Grau 1406

Cargo Gerente de Flota Telf. 4655136

legítimo Válido hasta el 30.10.99

PERO Firma y Sello del Empleador

LA DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIONES Y NATURALIZACIÓN DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, EXPIDE LA PRESENTE CARTA DE IDENTIDAD:

Nº 1-78732 A NOMBRE DE MOLLE

WERNER OTTO

DE NACIONALIDAD Alemana

COMO CONSTANCIA DE HABER SIDO INSCRITO EN EL REGISTRO CENTRAL DE EXTRANJERÍA.

EN FE DE LO CUAL SE FIRMA ESTE DOCUMENTO DE IDENTIDAD PARA EXTRANJEROS.

LIMA 26 DE JUNIO DE 1998

CARLOS LEON REVOREDO
Inspector de Migraciones

RANJERIA NATIVA HUELLA DIGITAL

PASAPORTE Nº E354004878

FECHA DE INGRESO 20/06/98

FECHA DE INSCRIPCIÓN 26/06/98

EL ANTERIOR Nº

Werner Mollé
FIRMA DEL TITULAR

Die Frage ergibt sich zwangsläufig, wie fühlt man sich als Fremder in einem fremden Land und wie kann die Eingewöhnung erfolgen?

Ich musste die Landessitten, in gesellschaftlicher, sprachlicher und religiöser Hinsicht, kennen lernen und mich anpassen. Alles keine leichte Aufgabe, denn ich wohnte in einer Pension, die von der Reederei bezahlt wurde. Dies war mir aber auf Dauer zu unpersönlich. Also suchte ich eine Wohnung. Bestimmte Vorstellungen hatte ich bereits. Ein Termin mit

einem Makler, es war am Ende eine Maklerin, wurde telefonisch vereinbart. Wir sahen uns vier Wohnungen an. Eine Wohnung im Bezirk San Isidro gefiel mir und entsprach meinen Vorstellungen. Sie lag am Rande eines Parks. Ich hatte also Grün um mich herum. Es war möglich, von dort auch zu Fuß bis zum Büro zu gehen. Ein Einkaufszentrum, Banken, Cafés und Restaurants lagen im Umkreis von nur 100 Metern und die Wohngegend war sehr angenehm. Ich kündigte also meine Pension und zog in die möblierte Wohnung ein. Der Reeder war überrascht, dass ich mir die Wohnung allein über einen Makler besorgt hatte, ohne seine Hilfe in Anspruch zu nehmen.

Das war der erste Schritt, mich einzugewöhnen. Eines Abends besuchte ich den deutschen Club und hoffte Anschluss zu finden. Als ich ihn betrat und mich umsah, waren einige Tische mit Karten spielenden oder essenden Männern besetzt. Alle hatten Bier, einen Teller mit Sauerkraut, Bratkartoffeln und Bratwurst vor sich. Das war nicht gerade meine Vorstellung vom Leben in Peru. Ich verließ den Club und betrat ihn nie wieder.

Den Straßenverkehr beobachtete ich sehr aufmerksam. Erst nach Wochen fuhr ich selbst Auto. Ich sah auf der Fahrt vom Hafen zum Büro oder zur Wohnung, dass sehr viele Autos von der Polizei gestoppt wurden. Ich fragte meine Inspektoren nach den Gründen. Die Antwort war überraschend. Jeder, der wie ein Ausländer aussieht, wird unter fadenscheinigen Gründen angehalten. Ich packte daraufhin in meine Fahrerlaubnis einen Geldschein und war somit vorbereitet. Die Fahrerlaubnis mit dem Geldschein habe ich immer noch. Einen besseren Beweis der Anpassung und Integration in ein fremdes Land gibt es wohl nicht.



Die Reederei hatte über einige Jahre immer zwei bis drei Schiffe im Südamerika-Einsatz. Alle Schiffe fuhren unter der Flagge der Niederländischen Antillen. Es handelte sich bei ihnen um klassische Mehrzweckfrachter. Anfang der 1990er-Jahre wurde der Schiffsbestand langsam durch Ankauftschiffe erhöht, und es kamen zwei Neubauten aus China hinzu. Das waren Massengutschiffe mit Ladegeschirr. Ein ehe-

maliges polnisches Schwergutschiff mit einem Schwergutbaum, mit dem bis zu 300 Tonnen geliftet werden konnten, beendete den Zukauf. Somit war der Schiffsbestand auf elf Schiffe gestiegen. Nachdem ich alle Schiffe begutachtet und den Erhaltungszustand als verbesserungsbedürftig eingeschätzt hatte, wollten und mussten wir diesen mangelhaften Zustand langsam und schrittweise verbessern. Nur wo? Die Reparaturmöglichkeiten in Lima waren begrenzt. Zu außerplanmäßiger Überholung in ausländischen Werften fehlten die Mittel. In Callao gab es eine gute Werft, nur die war dem Militär vorbehalten. Das kam an erster Stelle. Eigentlich war dieser Umstand kein Problem, jedoch lagen wir einmal mit einem Schiff im Dock und mussten innerhalb von zwei Tagen das Dock und die Werft verlassen, da ein Kriegsschiff repariert werden sollte. Das war uns für lange Zeit eine Lehre. Erst als die Leitung der Werft verändert wurde, besuchte ich den neuen Werftdirektor. Er war auch Offizier der Marine in Reserve, und wir unterhielten uns über eine langfristige Zusammenarbeit. Danach reparierten wir mehrmals unsere Schiffe zur Zufriedenheit aller Beteiligten in dieser Werft und hatten keine Konflikte.

Ein Sorgenschiff war vom Anfang an das Schwergutschiff. Es sollte eigentlich verschrottet werden, aber durch die Expansionslust einer der Söhne sollte es unbedingt zum Einsatz kommen. Also wurde es mit viel Aufwand und Kosten in Rotterdam repariert. Das Schiff

wurde via Panama-Kanal nach Lima überführt, da wir einen Schwerguttransport vorbereiteten. Wir kamen mit dem Schiff auch bis zum Eingang des Panamakanals. Dort fiel die Kreiselkompassanlage aus. Der Kapitän weigerte sich, nur mit dem Magnetkompass den Kanal zu passieren. Zu dieser Zeit stand der Kanal noch unter US-amerikanischer Aufsicht. Nach mehreren Anrufen und Gesprächen mit der Panama-Kanalbehörde gab die Behörde uns die Erlaubnis, nur mit dem Magnetkompass den Kanal zu befahren, allerdings unter der Bedingung eines Begleitschleppers, da sie sich auf die Weigerung unseres Kapitäns berief. Wir mussten uns in der Folge von diesem Kapitän trennen, da er auch zu der Besatzung ein gespanntes Verhältnis hatte.

Die neuen Massengutschiffe befanden sich in einem guten technischen Zustand, so dachten wir jedenfalls. Sie waren gut ausgelastet. MV UNITRADER lag zum Laden in Jamaika und übernahm 28.000 Tonnen Erz als Schüttladung. Das Erz war für die USA bestimmt. Nach dem Ablegen steuerte das Schiff nicht mehr und musste zurück zum Liegeplatz. Ein Taucher stellte fest, dass das Ruder aus der Buchse war. Was



blieb uns übrig, ich versuchte einen entsprechenden Schlepper mit der nötigen Zuglast unter Vertrag zu bekommen. Ein amerikanischer Schlepper stand zur Verfügung, hatte auch die notwendige Zugkraft und wurde von der Versicherung anerkannt. Als er nach Tagen eintraf und der Schleppzug sich in Bewegung setzte, war erst einmal alles in Ordnung. Nur musste der Schleppzug eine Biegung von ca. 80 Grad überwinden und da passierte es. Das geschleppte Schiff, abgeladen auf über 12 Meter Tiefgang, schaffte die Biegung ohne Heckschlepper nicht. Ein Heckschlepper war aber kurzfristig nicht verfügbar. Also musste ich einen zweiten Schlepper unter Vertrag nehmen. Diese Aktion und das Verschleppen zog sich nicht über Tage, sondern über Wochen hin. Der Fabrik in Baton Rouge (USA) drohte schon die Stilllegung wegen fehlenden Erzes. Anschließend beauftragte ich eine kleine Werft in New Orleans mit der Reparatur des Ruders bzw. der Buchse. Es handelte sich um eine kanadische Produktion, eine „Torton Bush“. Die Erzfabrik wollte die Ausfallzeiten ersetzt bekommen und bis zur endgültigen Klärung wurden wir laut amerikanischem Gerichtsbeschluss „an die Kette“ gelegt und durch Sheriffs bewacht.

Aber auch die anderen Schiffe hatten mehr oder minder große technische Probleme. So musste MV UNISOL vor Balboa mehrere Tage treiben, da die gesamten Hilfsmaschinen ausgefallen waren und wir die Hauptmaschine nicht starten konnten. Mir blieb nichts anderes übrig, als ein Power Pack anzumieten. Das Schiff war beladen und bis zum Löschhafen konnten wir den Schiffsbetrieb einigermaßen aufrechterhalten. Mein Vorschlag gegenüber dem Eigner lautete daraufhin, diese Sorgenkinder zu verkaufen, was auch geschah.

Wir blieben in den Jahren von keinem denkbaren Schaden oder Seeunfall verschont. Viele Schäden hatten wir an der Stevenrohrabdichtung (Simplex-Seals). Davon waren allein drei Schiffe betroffen, was jedes Mal eine Dockung erforderte. An zwei Schiffen ereigneten sich Seeschlagschäden durch schweres Wetter und Wassereinbruch in die Laderäume.

All das führte dazu, dass wir etliche Versicherungsfälle zu bearbeiten bekamen. Mein Abteilungsleiter für Versicherung und ich trafen uns dazu mit einem Rechtsanwalt im Hafenclub zum Essen und besprachen die Vorgehensweise. Danach fuhren wir zur Versicherung und ich blieb im Auto. Warum? Alle wussten, ich kam aus Deutschland und sie sprachen ein sehr schnelles Spanisch in meinem Beisein. Und wenn sie immer noch unsicher waren, ob ich es

verstand, gingen sie über in Quechua. Das ist mir einmal passiert, danach blieb ich immer im Auto sitzen.

Das waren bei Weitem nicht die einzigen Probleme. Der Eigner wollte seine Schiffe weltweit einsetzen. Meine Bedenken, sei es der Zustand der Schiffe bezüglich Sicherheit, Werterhaltung oder die Gefahr von Hafenstaatenkontrollen, brachte ich eindringlich vor. Es half nichts. Um wenigstens einigermaßen vor den Kontrollen durch die ITF (International Transport Workers Federation, Internationale Seeleutengewerkschaft) bestehen zu können, suchte ich in Lima einen ITF-Vertreter. Mit ihm führten wir mehrere Gespräche, um einen Heuervertrag abzuschließen. Er hatte Stempel und die Legitimation dazu. So schlossen wir einen Heuervertrag ab. Die Heuern betrugen zum Beispiel für einen Matrosen vorher 350 US-Dollar und nach dem neuen Heuervertrag 600 US-Dollar. Nach Abschluss des Heuervertrages eröffnete mir der Vertreter, er müsse diesen Vertrag erst nach London zur Genehmigung schicken. Er wäre seit einigen Monaten nicht mehr offiziell ITF-Vertreter und einen neuen gäbe es nicht. Wir gingen das Risiko ein. Schon diese Erhöhung war eine finanzielle Belastung für das Unternehmen. In Australien kam es dann wie es kommen musste. Ein II. Offizier meldete sich bei einem lokalen ITF-Büro und sämtliche dort verfügbaren ITF-Inspektoren fielen über uns her. Die Inspektoren holten einen ITF-Vertrag mit den Niederländischen Antillen hervor, und wir mussten die Differenz nachzahlen. Somit waren unsere Schiffe beim ITF gelistet und wir mussten in jedem Hafen mit solchen Kontrollen und entsprechenden Konsequenzen rechnen. Aber leider ereilten uns nicht nur solche Ereignisse. Eines der Schiffe lag auf Reede vor Perth in Australien und wie alle Seeleute es machen, es wurde geangelt. Auch diese Besatzung angelte und machte einen guten Fang. Die Fische wurden ausgenommen und abends gab es ein kleines Grillfest. Plötzlich klagte der Elektriker über Übelkeit und Schwindelanfall. Ein Rettungsboot wurde zu Wasser gelassen und unser Mann an Land gebracht. Gleichzeitig informierte der Kapitän die Hafenzentrale und bat um einen Rettungswagen. Während der Fahrt ins Krankenhaus verstarb jedoch unser Seemann. Die Obduktion im Krankenhaus ergab eine Vergiftung. Daher wurden sämtliche Fischreste und alle anderen Lebensmittel beschlagnahmt und untersucht. Als Ergebnis wurde uns mitgeteilt, der Seemann verstarb an einer Vergiftung durch das Essen des Rogens eines seltenen Kugelfisches. Fotos übergaben wir später in Lima dem Institut für Meeresforschung und besagter Fisch wurde als sehr seltenes Exemplar in die Forschungsergebnisse aufgenommen. Über das Konsulat veranlassten wir von Lima aus die Rückführung des Verstorbenen, damit er im Kreise seiner Familie in Lima beigesetzt werden konnte.

Ein anderes tragisches Ereignis traf uns in Berbera (Somalia). Eines unserer Schiffe lag dort im Hafen und löschte Stückgut. Plötzlich rief der Kapitän an und informierte uns, dass der Schiffskoch Schweißausbrüche und Halluzinationen habe und er einen Arzt über die Hafenbehörde angefordert hätte. Es dauerte und dauerte bis ein Arzt an Bord erschien. Und dann konnte letztlich nach Stunden doch nur der Tod des Mannes festgestellt werden. Als Todesursache wurde Herzversagen angegeben. Eine Rückführung nach Peru wurde jedoch nicht erlaubt. Ich schaltete über Dschibuti das französische Konsulat ein und bat um Unterstützung. Das Konsulat sagte mir, dass eine Rückführung nicht möglich wäre. Wir dürften den toten Seemann nur auf einem islamischen Friedhof bestatten. Nach dieser Information baten wir die Behörden in Berbera um Erlaubnis. Wir verhandelten mit ihnen über die Möglichkeit, ein Kreuz aufzustellen, was strikt abgelehnt wurde. Daraufhin beschlossen wir, den Leichnam in der Wüste, weit von der Stadt entfernt, den Möglichkeiten nach, würdig zu beerdigen. Ich riet dem Kapitän, so viele Besatzungsmitglieder wie möglich mitzunehmen, eine Trauerrede zu halten und Holzbalken versteckt mitzuführen und dann diese als Kreuz aufzustellen, um Fotos zur Erinnerung zu machen. Danach sollten sie aber das Kreuz wieder entfernen. So geschah es dann auch und wir konnten der Familie wenigstens die Bilder zeigen.

Bei Hafenstaatenkontrollen in Europa, Australien und den USA wurden mit der Zeit immer strengere Auflagen erteilt. Die notwendige Behebung dieser Auflagen erforderte enorme Kosten, die in keinem Verhältnis zu den Einnahmen standen. Dazu kamen die technischen Schäden und zwei Grundberührungen. Eine Grundberührung erfolgte in peruanischen Gewässern vor Esmeraldas, welche ohne Bodenschaden verlief, aber in Callao Dockung, Bodenbesichtigung und Klassenerneuerung erforderte.

Eine schwerere Grundberührung ereignete sich in der Magellan-Straße. Nach dieser mussten Schlepper angefordert und das Schiff bis nach Punta Arenas geschleppt werden. Dort erfolgte eine Taucheruntersuchung mit dem Ergebnis, dass das Schiff docken und die Einbeulungen im Bodenbereich repariert werden mussten. Wir bekamen eine Ausnahmegegenehmigung, um mit eigener Kraft bis zur nächsten Werft zwecks Dockung und endgültiger Reparatur zu fahren. Bei der Suche nach Dockmöglichkeiten war Buenos Aires die beste Möglichkeit. Wie es bei außerplanmäßigen Werftaufenthalten vorkommt, um die Fahrterlaubnis von der Klassifikation zu erhalten, mussten auch noch andere Mängel beseitigt werden. Auch von einer Kollision und einem Brand im Laderaum blieben wir nicht verschont. Bei einem Schiff wurde zur Klassenerneuerung Dickenmessung der Außenhautplatten durchgeführt und wir mussten etwa 30 % der Bodenplatten und bei zwei Ballasttanks die Tankdecken erneuern. Wir waren kaum noch in der Lage, die eminenten finanziellen Ausstände zu begleichen. Es kam soweit, dass wir in Europa und den USA ständig mit einem Arrest rechnen mussten. Und unsere Schiffe fuhren hauptsächlich nach den USA und Europa. Obwohl wir noch versichert waren, zahlte die Versicherung nur sehr zögerlich oder überhaupt nicht. Als sich die finanzielle Situation noch mehr zuspitzte, kam es zur Zwangsvollstreckung der neuen Massengutschiffe durch die Banken.

Vor uns lag die Einführung und Zertifizierung der Reederei und der Schiffe nach dem ISM-Code (International Safety Maritime Code) durch den Flaggenstaat. Wir hatten schon vor zwei Jahren mit der Ausarbeitung der Unterlagen begonnen. Daran arbeitete ein junger nautischer Offizier. Ein Jahr vor dem Stichtag durch die IMO befasste ich mich mit den erarbeiteten Unterlagen. Er hatte schon zwölf dicke Ordner produziert, aber es war viel Papier ohne Substanz. In einem Gespräch mit ihm legte ich ihm nahe, bei einer neuen Tankerreederei in Lima anzufangen und dort seine „umfangreichen“ Erfahrungen einzubringen, was er auch annahm.



Während meiner Zeit in Hamburg hatte ich einen Vortrag über ein elektronisches ISM-System besucht. Also flog ich nach Potsdam und sah mir den Stand der Dinge genau an. Wir schlossen einen Vertrag, und es wurden die ISM-relevanten Dokumente durch diese kleine Firma im Büro und auf den Schiffen installiert. Das elektronische System wurde von allen Beteiligten gut angenommen, besonders weil ich dafür einen Kapitän von einem unserer Schiffe einstellte, der dann auch die Abteilung Personal mit übernahm. Eine Zertifizierung erfolgte rechtzeitig durch den Flaggenstaat. Die erste Zertifizierung der Reederei und eines der Massengutschiffe erfolgte durch den Flaggenstaat Niederländische Antillen.

Ein weiterer Beschluss der IMO besagte, dass alle Schiffe mit dem GMDSS-System (Global Maritime Distress Signal System) ausgerüstet werden müssen. Der damalige Präsident Fujimori, ein Peruaner mit japanischen Wurzeln, sorgte für gute Handelsbeziehungen

zwischen Peru und Japan. Ein Kauf der Satellitenanlagen japanischer Produktion stellte kein Problem dar. Die Anlagen wurden installiert und die Schulung der nautischen Offiziere wurde von uns in Madrid (Spanien) und Valparaiso (Chile) organisiert.

Die jahrelange Anspannung, unter solchen Bedingungen zu arbeiten, war enorm. Glücklicherweise kam es bei mir nie zu Krankheitserscheinungen oder Ausfällen. Zur Entspannung und zum Ausgleich verhalfen mir die weitere Verbesserung der spanischen Sprache und das gute Arbeitsklima mit allen meinen Mitarbeitern. Dazu gehörten auch gemeinsame Essen in Restaurants und das Kulturangebot im Künstlerviertel Barranco.

Wenn es die Zeit und die Umstände zuließen, fuhr ich über das Wochenende in den Nationalpark von Gral San Martin (Paracas). Dort liegt eine kleine Urlaubsoase mit Bungalows und der Möglichkeit, mit einem Ausflugsboot nach den Islas Ballestas, im Volksmund auch „Klein Galapagos“ genannt, zu fahren. Ebenfalls bestand die Möglichkeit einen Hubschrauber für einen Rundflug über die berühmten Scharrzeichnungen von Nazca zu mieten. Vorher führte der Weg von Lima über die Pan-Americana ca. 250 km nach Süden durch die Atacama-Wüste.

Jedes Mal nach meiner Rückkehr gab es in Lima unangenehme Überraschungen. Deshalb konnten die Ausflüge zeitlich nur sehr begrenzt unternommen werden. Es blieb nie genügend Gelegenheit, den Norden Perus und das Amazonasgebiet zu besuchen. Der Leiter des Büros der Klassifikationsgesellschaft des Germanischen Lloyd in Lima lud mich jedoch einmal über ein Wochenende zu einer besonderen Tour nach Arequipa ein, hoch in den Anden gelegen. In Arequipa mieteten wir ein geländegängiges Auto und am anderen Morgen gegen vier Uhr morgens fuhren wir los. Ich durfte nicht wissen wohin. Es ging kreuz und quer, hoch und runter in den Anden, bis wir kurz vor acht Uhr einen Platz auf einem Gipfel der Anden auf über 6000 Meter erreicht hatten und Halt machten. Es war kalt und wir genossen die klare Sicht. Ich ahnte schon, worauf wir hier warteten. Nach einer knappen halben Stunde plötzlich ein Rauschen und aus allen Himmelsrichtungen schwebten die riesigen Condore über uns, sammelten sich über dem gegenüberliegenden Berggipfel, kreisten mehrmals über dem Tal und verschwanden wieder in alle



Richtungen. Das war ein bewegender, unvergesslicher Anblick. Am Montag erzählte ich das Erlebnis meinen Mitarbeitern, noch ganz unter dem Eindruck des zuvor Erlebten stehend. Alle gaben zu, noch nie einen Condor in der Wildbahn gesehen zu haben, geschweige in solcher Anzahl.

Langsam zeichnete sich ein Ende des Reedereibetriebes ab. Die Auflagen bei den Hafenstaatenkontrollen nahmen immer mehr zu und damit verbunden die Pflicht, die notwendigen Mängel abzustellen, was mit hohen Kosten verbunden war. Es gab Zeiten, da fuhr ich lediglich den Ereignissen hinterher, nur um noch größeren Schaden abzuwenden. Der Eigner äußerte sich Ende 1998 beim Golfspielen mir gegenüber sehr vorsichtig, dass er den Reedereibetrieb wahrscheinlich einstellen wird. Nach dieser Äußerung machte es Sinn, dass er mir Monate vorher sein Privatgelände mit Zollabfertigung am Rande des Hafengeländes von Callao, einen großen Lagerplatz, gezeigt hatte. Einige Tage später sprachen wir abends über die Zukunft der Reederei und natürlich auch über die meine. Er bot mir an, hier weiterzuarbeiten und mit ihm die Erweiterung und Privatisierung des Hafens durchzuführen. Es standen Wahlen in Peru an und die größten Aussichten, als Präsident gewählt zu werden, hatte der Kandidat Toledo. Dieser versprach die Privatisierung.

Nach reiflichen Überlegungen verließ ich Ende Februar 1999 Peru, blieb aber mit meinen nun ehemaligen Inspektoren in Kontakt. Die beiden Inspektoren gründeten zusammen mit Kapitän Goicochea, der Personalchef und Designated Person war, eine kleine Firma für Reparaturen und Beschaffung von Ersatzteilen für die Fischereiflotte und Dieselaggregate für die Minen. Als nach den Wahlen Toledo Präsident wurde, brachte er das Gesetz der Privatisierung der Häfen durch das Parlament. Präsident Toledo holte Kapitän Goicochea als persönlichen Berater für die Privatisierung in sein Büro. Später wurde er auch für die Durchsetzung und Organisation des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security Code) für alle Häfen vom Amazonas bis zur Grenze nach Chile eingesetzt.

Ich war nun wieder in Rostock. Was sollte ich tun? Nach etwa zwei Wochen bekam ich einen Anruf von Herrn Peter Deilmann. Er fragte mich, ob ich schon Arbeit hätte, was ich verneinte. Er lud mich zu einem Gespräch zum bevorstehenden Montag nach Neustadt in Holstein ein. Auf meine Bemerkung, ich hätte im Augenblick keine schriftlichen Unterlagen über mich parat, sagte er, das mache nichts. Also fuhr ich nach Neustadt und meldete mich pünktlich bei seiner Sekretärin an. Ich musste einige Minuten warten und Herr Deilmann erschien. Er beeindruckte mich durch seine hanseatische Erscheinung und durch sein bescheidenes Auftreten mir gegenüber. Wir sprachen über meinen beruflichen Werdegang und meine Erfahrungen in der Schifffahrt. Darauf bot er mir die Stelle als Leiter der Inspektion an. Ein weiteres Angebot als Fleetmanager war mir inzwischen auch von der Reederei Nord aus Zypern angeboten worden.

2007 machte ich auf MS DEUTSCHLAND eine Reise von Panama über Lima nach Valparaiso, um die jährlichen Inspektionen mit dem Flaggenstaat und der Klassifikation durchzuführen. Die Klassenerneuerung mit Taucheruntersuchung und Funksicherheitsüberprüfung bestellte ich in Lima-Callao. Alle meine ehemaligen Inspektoren lud ich an Bord ein. Wir erkannten uns sofort wieder. Die Überprüfung wurde schnell abgeschlossen. Abends fuhr ich mit den Inspektoren nach Costa Verde, um unser Wiedersehen und gleichzeitig den Abschied wohl für immer zu feiern.

Im April 2008 ging ich nach Überziehung des gesetzlichen Rentenalters in den Ruhestand, wurde aber nach einem Jahr gebeten, meine Tätigkeit bei der Reederei Deilmann wieder aufzunehmen, da durch deren Insolvenz erhebliche Probleme auftraten. Am 31. Juli 2011 beendete ich dann endgültig meine Tätigkeit bei Peter Deilmann. Somit war ich 50 Jahre aktiv in der Schifffahrt beschäftigt gewesen.

Mein langer Weg zur Seefahrt

Im Alter von 16 Jahren bewarb ich mich um eine Lehrstelle als Matrose bei der DSR. Mit über 40 Lenzen auf dem Buckel bestieg ich endlich ein Schiff der DSR und blieb dieser Company bis zu dem Zeitpunkt, als nichts mehr ging, treu. (Vgl. Wolfgang Landgraf, „Der Haiphong-Zwischenfall“, BORDGESCHICHTEN Bd. VIII)

Als ich, ich glaube, es war in der 7. Klasse, meinen Berufswunsch „Vollmatrose der Handelsschiffahrt“ formulierte, da übergingen ihn die Lehrer mit frommer Ignoranz. Meine Klassenkameraden meinten, das hätte etwas mit Trinken und ständig „voll“ zu sein zu tun. Die Verwandten wussten, als Seemann müsse man mehrere Sprachen beherrschen, um überhaupt auf ein Schiff zu kommen und meine Großmutter zitierte mit erhobenem Zeigefinger: „Bleibe im Lande und nähre dich redlich“ oder „Wasser hat keine Balken“. Mein Vater aber begann sofort Erkundigungen einzuziehen, ob es diesen Beruf überhaupt gäbe, und wie denn, wenn ja, die Aufstiegschancen wären.

Mein Vater hatte mit Wasser nicht so viel zu tun gehabt. Nach einem Fußmarsch Richtung Stalingrad wollte er auch vom Reisen nicht mehr so viel wissen, akzeptierte aber immerhin die Vorstellung von meinem weiteren Leben.

Fortan war mein absurder Berufswunsch eines der Gesprächsthemen im Dorf, das tief in Sachsen, am Fuße des Erzgebirges, dahindämmerte, und wo man sich eine ordentliche Arbeit in einer der umliegenden Kleinstädte suchte.

Ich liebte die Seefahrt, ohne jemals vorher auf einem Schiff gewesen zu sein, ich las jedes Buch, das auch nur im Entferntesten mit Schiffen und dem Meer zu tun hatte, kaufte mir das Lehrbuch „Seemannschaft“, lernte Knoten und Navigation, und als ich Jahrzehnte später zum Sicherheitslehrgang nach Marienehe beordert wurde, da war der Lehrer dort nur schwer davon zu überzeugen, dass ich nicht schon früher einmal zur See gefahren war.

Das alles soll allerdings nicht heißen, dass es außer Seefahrt nichts anderes gab, das mein Interesse fand. Ich war, wie man so schön sagt, durchaus vielseitig interessiert. Ich las, was ich in die Finger bekam, durchforstete Schul- und Gemeindebibliothek, interessierte mich für Archäologie, Geschichte und abenteuerliche Entdeckungsreisen.

In dieser Zeit fing ich auch an, Geschichten zu schreiben. Meist waren die in exotischen Gegenden angesiedelt und trugen solche Titel wie „Dunkle Nächte am Sepik“ oder „Der Flussteufel vom Kongo“. So träumte ich mich fort aus dem kleinen sächsischen Dorf und aus einem Leben, in dem eine zweistündige Busfahrt in die nächste Großstadt Glauchau ein Ereignis war.

Mein Wunsch, zur See zu fahren, das sei der Abenteurer in mir, erklärten weltweite Onkel und Tanten. Aber der Hintergrund war eigentlich viel einfacher. Wenn ich mir einen Globus anschaute, die winzige DDR sah, und feststellte, dass ich da auf einem stecknadelkopfkleinen Punkt lebte, und all das andere rundherum auf diesem Erdball niemals sehen sollte ... Nein! (Richtige Abenteuer habe ich viel später erlebt, als ich für verschiedene Projekte in den Urwald am Amazonas oder ins dunkle Herz von Neuguinea reiste. Aber das, Monsieur, ist eine total andere Geschichte.)

Wenigsten einen Verbündeten hatte ich im Dorf. Der Vater eines Klassenkameraden war auf dem Schlachtschiff BISMARCK gefahren, hatte dessen Versenkung überlebt und galt als die seemännische Autorität in der Gemeinde. Selbst bei seiner Arbeit als Kassierer im Linienbus nach Glauchau flocht er hin und wieder seemännische Ausdrücke ein. „He, schließ doch mal das Schott da achtern.“

Er schlug mir mal, als ich im Bus saß, im Vorübergehen auf die Schulter und nickte. Okay, ich hatte seinen Segen.

Ich war ein Kind des Sozialismus, Mitglied der Jungen Pioniere und später der FDJ, war sogar ziemlich aktiv in beiden Organisationen, und ich hielt – ohne Frage – den Sozialismus für die beste Gesellschaftsordnung überhaupt. Nicht auszumalen, wie leicht es hätte passieren können, dass ich im Westen geboren worden wäre, zum Beispiel während eines illegalen Trips meiner Eltern in jenen.

Ich hatte nur schon damals das Gefühl, ich könne etwas nicht ernst nehmen, wenn es lächerlich daherkommt. Richtiger ist wohl gewesen, ich hatte Schwierigkeiten, alles das, was um mich herum geschah, so bierernst aufzufassen, wie es erwartet wurde. Manche der neuen Wortschöpfungen schienen wie Witze für mich zu sein. Wir alle haben diese linguistischen Versatzstücke über uns ergehen lassen müssen. Von „Winkelement“ und „Jahresend-Flügelfigur“ bis zu „Raufutter verzehrende Großvieh-Einheit“. Das war die Sprache, die sich so langsam herausbildete. Das Wort „Sowjetarmee“ konnte keinesfalls ohne das Adjektiv „ruhmreich“ verwendet werden, und wenn wieder mal ein Westonkel versucht hatte, was rüber zu schmuggeln, da missbrauchte er „die großzügigen Einreiseregeln der DDR“. Ich dachte mir, wenn ich als ein „tumber Tor“ aus dem tiefsten Hinterwald Sachsens das schon lächerlich fand, dann mussten es gebildete Erwachsene erst recht tun. Wieder mal lag ich falsch, und ich lernte, mir auf die Zunge zu beißen.

So verrann die Zeit, alles ging soweit ganz gut und Ende 1964, Anfang 65 reichte ich meine Bewerbungsunterlagen bei der DSR ein. Die Beurteilungen von der Schule waren gesellschaftlich und schulisch nicht zu beanstanden, und selbst die zwei Brüder meiner Großmutter, die beide als Bischöfe die andere Seite vertraten, fielen nicht ins Gewicht. (Obwohl ich sie nicht mal auf dem Fragebogen angegeben hatte, bin ich sicher, dass die Organe Bescheid wussten). Nach drei Wochen kam einer der Fragebögen zurück – ich hatte vergessen die Frage nach der Westverwandtschaft auszufüllen. Später wäre das vielleicht das Ende gewesen, doch zu jener Zeit ging man noch davon aus, dass ich es wohl übersehen hatte – und so war es auch. Keine Westverwandten.

Endlich der Bescheid. „Sie sind in die engere Auswahl aufgenommen worden und haben sich der Seetauglichkeitsprüfung zu unterziehen.“ Klang gut.

Der Arzt des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens residierte im Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt und er mochte mich vom ersten Augenblick an nicht. Jedenfalls redete ich mir das später immer wieder ein. Er warf einen Blick auf mich und stellte fest, dass ich einen Sehfehler hatte. Er ließ sich dennoch herab, die anderen vorgeschriebenen Prozeduren durchzuführen (alles ohne Befund) und erklärte lakonisch, ich sei nicht seetauglich. Diskussionen waren zwecklos, Stempel drauf, aus der Traum.

An diesen und die darauf folgenden Tage erinnere ich mich wirklich nur ungern. Alles war plötzlich dahin, ich stand vor dem sprichwörtlichen Nichts.

Noch hegte ich eine schwache Hoffnung, dass meine Sehkraft doch genügen würde und das Ganze mehr eine Frage der Interpretation war, aber die Hoffnung erfüllte sich natürlich nicht. Auch die Intervention seitens des klerikalen Flügels der Familie bei deren Boss führte zu keinem Ergebnis. Gott, der Herr, mischte sich nicht ein.

Und so kam der Brief aus Rostock, in dem man mir mitteilte, dass ich leider nicht eingestellt werden könne, und ich solle mich einer „landseitigen“ Ausbildung zuwenden. Alles Gute, bla bla bla.

Ganz so einfach aber ließ ich mich nicht abspeisen. In den nächsten Wochen begann ein reger Briefwechsel zwischen mir und der Reederei, in dem ich nacheinander meine Mitarbeit als

Helfer in der Maschine, in der Wirtschaft oder als Funker anbot. Die Person, die diese Briefe alle beantwortete, muss wirklich eine Engelsgeduld gehabt haben und machte sich wirklich die Mühe, mich eingehend aufzuklären. Nach all den Informationen war mir klar: Koch! Mein Vater zog erneute Erkundigungen ein, wie es denn zu so relativ später Stunde mit einer Lehrstelle aussähe und wie die Aufstiegsmöglichkeiten seien (die mich natürlich nicht die Bohne interessierten – meine Zukunft war fest geplant). Und so fand er schließlich eine Lehrstelle als Koch beim HO-Kreisbetrieb Hohenstein-Ernstthal für mich, die mir neben dem Facharbeiterbrief gleichzeitig noch das Abitur verschaffen sollte. Drei Jahre Lehre, dann würde sich mein Wunsch erfüllen. Und so begann mit einer hässlichen Brille auf der Nase mein Weg hinaus in das, was man gemeinhin „das Leben“ nennt.

Der HO-Kreisbetrieb Hohenstein-Ernstthal verwaltete Kaufhallen, Gaststätten, Imbissstände und dergleichen und sandte mich und einen Leidensgenossen, den die DSR ebenfalls nicht hatte haben wollen, zur Erlangung erster kulinarischer Kenntnisse ins Kreiskulturhaus „Ernst Thälmann“, oder besser, in die angegliederte Gaststätte, eine Art gehobene Spelunke. Die Küchenchefin war mit dem Gaststättenleiter verheiratet, und deren ganze Energie ging in das Verwöhnen eines abscheulichen Pudels namens Achilles, und als ob das nicht genug wäre, Schwiegermutter und Schwiegervater beliebten hier und da auszuhelfen und benahmen sich natürlich uns Lehrlingen gegenüber wie Halbgötter.

Im Kreiskulturhaus wuselte noch eine Menge andere Leute herum, deren Funktion ich niemals so richtig mitbekommen habe, und bis auf einen alten Rotfront-Hausmeister, der jeden Morgen am Thälmann-Denkmal vorm Haus stille Zwiesprache mit seinem Idol hielt, ist mir keiner in Erinnerung geblieben.

Was in dieser Gaststätte an Geschäften „unter der Hand“ ablief, war unglaublich. Hier wurde nicht gekleckert, hier wurde geklotzt. Aber wehe, wir nahmen uns 'ne Cola, ohne zu bezahlen. Sie hatten sogar die Stirn, von uns Lehrlingen zu verlangen, wir sollten uns unser Essen mitbringen, damit wir nicht den Umsatz belasteten. Ich hielt das mal wieder für 'nen Witz und lachte.

Böse Falle. Seitdem hatte ich einen Vermerk bei den Mafiosi und die wiederum steckten es der obersten Lehrtante vom Kreisbetrieb, einem Fräulein Schikade, deren Namen nicht zufällig an „Schikane“ erinnerte.

Und so rieben die Küchenchefin, ihr Gemahl, Fräulein Schikade und ich uns aneinander – wobei ich natürlich stets am kürzeren Hebel saß.

Das Einzige, was mir wirklich vom Kreiskulturhaus „Ernst Thälmann“ in guter Erinnerung geblieben ist, war der Besuch einer Delegation von Seeleuten des Patenschiffes „Thälmann Pionier“. Zehn richtige Seeleute kamen zum „Thälmannhaus“, wurden in den Betrieben der Nachbarschaft rumgereicht und auf Solidaritätsabenden abgefüllt.

Ich kann mir heute ausmalen, wie „glücklich“ die waren, ihren Landurlaub in der sächsischen Provinz in einem „Kreiskulturhaus“ zu verbringen. Manchmal beobachtete ich sie beim Frühstück – Mensch, das hätte ich sein können. Sie mussten, so schien mir, die glücklichsten Menschen auf der Welt sein.

Den Arsch in der Hose, einen von ihnen mal anzusprechen, einfach mal 'n paar Fragen zu stellen, hatte ich nicht. Meistens waren irgendwelche Kulturhausheinis um sie rum, und die wollte ich auf keinen Fall in meine Sache einweihen.

Nach sechs Monaten gab es für uns bei Thälmann kein kulinarisches Neuland mehr, die Speisekarte kochten wir blind rauf und runter, und unsere „Ausbilderin“ war wohl auch am Ende ihres Lateins.

So sandte uns der auszubildende Kreisbetrieb Hohenstein denn ins Hotel „Haus der Einheit“ in Lichtenstein. Nein, nicht ins Fürstentum, in die Kleinstadt nahe Glauchau.

Der Küchenchefin und Ausbilderin, Frau Philipp, gilt noch heute meine ganze Dankbarkeit und Zuneigung. Sie schaffte es, dass der Spaß am Kochen, der mir im Kreiskulturhaus gründlich ausgetrieben worden war, Besitz von mir ergriff.

Endlich ging es über Gulasch, Schnitzel und Rumpsteak hinaus. Ich lernte Schweine, Rinderhälften, Hirsche, Rehe und Wildsäu zu zerlegen, stellte Menüs zusammen, lernte Kalkulationen und arbeitete an kalten Büfets, machte Eis und war nach einer gewissen Zeit sogar in der Lage, eine Schicht zu leiten.

Eines der oft auszurichtenden Bankette ist mir in Erinnerung geblieben. Die Wirtschaftsminister des RGW kehrten für eines ihrer „Arbeitsessen“ in unserem Etablissement ein. Tagelang wurde die Küche von Sicherheitskräften belagert, jeder unserer Schritte wurde überprüft, jedes Gericht untersucht. Es erinnerte mich irgendwie an die Vorkoster orientalischer Potentaten, die erst dann das Mahl zu sich nahmen, wenn der Vorkoster nach einer Stunde immer noch am Leben war.

Bei diesem Bankett hatten wir auch einige Spanferkel präpariert, hübsch auf einem Spiegel drapiert, das Einschussloch in der Stirn versteckt mit Trüffel, Eiweiß oder so.

Die „Krone“ meines Ferkels erregte allerdings den Unmut der RGW-Schergen. Ich hatte rot gefärbten Aspick, gestocktes Eiweiß und dünne Trüffelscheiben dekorativ zusammengefügt. Niemand dachte sich was dabei, bis dann plötzlich ein harscher Protest heran rauschte. Schwarz-Weiß-Rot, die alten Farben des Kaiserreiches – niemals!

Wenn die wachsamen Friedenssicherer das nicht entdeckt hätten, nicht auszudenken. Die DDR wäre wahrscheinlich aus dem RGW ausgeschlossen worden. Für mich blieb der Zwischenfall ohne Konsequenzen.

Zur Schule mussten wir nach Zwickau, und hier traf ich zum ersten Mal auf die neuen „sozialistischen Lehrerpersönlichkeiten“, das heißt auf solche, die mangelndes Wissen durch stramme Haltung ersetzten. Besonders in Erinnerung geblieben ist mir die Deutschlehrerin Frau Kauz, die jedes Mal, wenn irgendjemand etwas erwähnte, das sie nicht kannte, nur süffisant lächelte und sagte, so, davon habe sie aber noch nie gehört, was heißen sollte, dass es das dann auch nicht gab. An mir hatte sie wohl einen besonderen Narren gefressen. Als ich bei der Durchnahme von Goethes Gedicht „Willkommen und Abschied“ erklärte, dies sei ein Liebesgedicht, widersprach sie heftig und meinte, Goethe geisele darin den Verfall der bürgerlichen Moral. Ja, ausgerechnet Goethe. Da ich ihre Interpretation nicht hinnahm, erklärte sie, ich habe mich offensichtlich nicht genug vorbereitet und sie müsse mir derhalben eine 5 einschreiben.

Sprach's und schrieb die 5 nieder.

(Später, als ich einmal mit dem Leiter der Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten Weimar bei einer Flasche Wein zusammensaß, habe ich ihm diese Geschichte erzählt. Er meinte, wenn es mir helfen würde, ich hätte recht gehabt.)

Mit einigen Ausnahmen, die zumeist fachliche, das Kochen angehende Dinge betrafen, hat keiner der Lehrer einen bleibenden Einfluss auf mich gehabt. Wie sich später herausstellte, sollte jedoch das zu lernende Fach-Französisch sehr hilfreich für mich werden.

Im Frühjahr 1968 beendete ich die Lehre und die Schule mit durchaus guten Ergebnissen. Lehrer und Eltern meinten, ich hätte mehr gekonnt, wenn ich gewollt hätte. Okay, aber ich wollte nicht. Meine Zukunft lag nicht in irgendeinem Hotel, ich hatte nicht, wie mein Mitlehrerling, den Wunsch zur See zu fahren aufgegeben. Ich begann erneut Bewerbungsunterlagen zusammenzustellen.

Ich hatte natürlich all die Zeit nicht im luftleeren Raum gelebt. Beatles und Rolling Stones – um nur einige zu nennen – waren auf der Bildfläche erschienen, in Westdeutschland

protestierten die Studenten gegen das Establishment, in San Francisco sangen die Blumenkinder, eine ganze Generation war in Bewegung – außer natürlich in der DDR. Dort schaute die Jugend froh in die Zukunft und brauchte die Beatles mit ihrem yeah, yeah yeah nicht. „Der Beat ist tot mit seinem Gammeln, es lebe Herbert Roth und seine Schrammeln!“

Dem Zuge der Zeit folgend hatte ich mir das Gitarrespielen beigebracht und eine gewisse Fertigkeit erreicht, so dass ich schon bald in einer der unzähligen Bands unterkam, die damals wie Pilze aus dem Boden schossen und über die Dörfer tingelten.

Wir errangen durchaus eine regionale Berühmtheit, besonders, weil die alte Regel 60 zu 40 – heißt 60 % DDR-Schlager, 40 % Westmusik – bei uns nicht angekommen war.

Natürlich blieb dies den verantwortlichen Stellen nicht verborgen, und nach einer gewissen „Schonzeit“ hatten wir beim Rat des Kreises, Abteilung Kultur, zu erscheinen. Nach den üblichen Eröffnungsformeln wie „Der Klassenfeind lauert überall“, „Wachsamkeit!“, usw. wurde die Atmosphäre dann ein wenig mehr inquisitorisch, das heißt wir hatten nur noch zuzuhören und keinerlei Recht auf Verteidigung. Der Kultur-Mitarbeiter – wenn er das wirklich war – arbeitete die Liste unserer Vergehen ab, um dann schließlich die so genannte Katze aus dem berühmten Sack zu lassen. Er las eine englische Zeile vor, und schaute uns dann schweigend an, jeden einzelnen, lange, ein tiefer Blick ... „Just what the truth is, I cant see anymore“. Er wiederholte es mit Schauer in der Stimme, um dann noch einen draufzusetzen. „Nur was die Wahrheit ist, das kann ich nicht mehr erkennen ...?“, brüllte er und bot an, uns die revolutionäre Wahrheit zu zeigen. Was hätten wir mit dieser Zeile gemeint!? Er wisse es genau, aber er wolle es von uns hören. Natürlich tapsten wir nicht in solch eine plumpe Falle. Wir erklärten, dass dies aus einem Lied der Moody Blues sei – Nights in White Satin – und wir eigentlich überzeugt wären, dass dies ein Liebeslied sei, aber nicht kompetent genug sind, eine völlige Interpretation zu liefern.

Mit der Begründung, wir seien der „Globalstrategie der amerikanischen Imperialisten“ erlegen, entzog man uns in einer grandiosen Geste die Spielerlaubnis. (Wir hatten dafür vor einer Kommission vorspielen müssen.)

Alle diese Dinge hatten sich irgendwo angehäuft, nicht zu vergessen die langen Haare, die ich in der Lehre unter einem Haarnetz versteckte. All das hatte ein Bild von mir bei den zuständigen Stellen gezeichnet, von dem ich in meiner grenzenlosen Naivität natürlich keine Ahnung hatte. Noch immer dachte ich, dass eine offene Diskussion das Beste ist, und ich mich ja gerne überzeugen lassen würde, wenn die Argumente da wären.

Jahrelang habe ich immer in meiner grenzenlosen Naivität darauf hingewiesen, man müsse doch immer beide Seiten einer Medaille betrachten, das heißt alle Argumente hören, um sich ein klares Bild machen zu können. Das aber war ein klarer Fall von fehlendem Klassenstandpunkt! Und dies wiederum war in der DDR etwas, was einem gründlich das Leben versauen konnte.

Aber all das war bei mir in den sächsischen Bergen nicht angekommen, und ich glaubte noch immer, dass Erwachsene das auch meinten, was sie zu dir sagten.

So protestierte ich nicht gegen meine Beurteilung, weil die Kadertante mich hinterhältig davon überzeugte, dass dies eine gute Beurteilung wäre. Ich sei, so schrieb sie, „ein kritischer junger Mensch. In seiner Freizeit spielt er in einer Tanzmusik-Kapelle.“ Es fiel mir oft schwer, die Richtigkeit der Politik von Partei und Regierung zu erkennen.

Mein Gott, solch eine Beurteilung riss mir natürlich die Beine weg. Da kam alles zusammen, unklarer Klassenstandpunkt und Beat-Musik! Hinzu kam die Beurteilung der Schule, die mir im verschlossenen Umschlag überreicht wurde, und die ich Idiot natürlich nicht las, und dann wollen wir mal nicht vergessen, was so noch zusammenkam – das Ergebnis war klar. Die DSR verzichtete großzügig auf meine Mitarbeit.

In diese Zeit fiel auch die Musterung zum Wehrdienst. Getreu dem alten FDJ-Lied „Du hast ja ein Ziel vor den Augen“ orientierte ich meine gesamte Energie auf die Volksmarine. Und es war eigentlich ganz leicht. Ich sagte, ich würde gerne drei Jahre dienen, wenn ich zur Volksmarine käme. „Aber natürlich, Genosse“, war die Antwort, „wenn du tauglich bist.“ Ein kurzer Blick in die Unterlagen, und mir wurde ein Papier zugeschoben, ich unterschrieb, fertig. So, mein Wunsch würde doch noch wahr werden. Drei Jahre Umweg, aber immerhin schon auf einem Schiff.

Dann klingelte es eines Tages. Zwei Männer standen vor der Tür, zeigten mir ihre Klappause, Ministerium für Staatssicherheit. Sie würden gerne mal mit mir sprechen. Ummmpf – in Gedanken suchte ich krampfhaft, was es wohl sein könne. Waren die noch immer sauer wegen der Musik? Hatte ich irgendwas gesagt, dass...? Natürlich hatte ich, bei jeder sich bietenden Gelegenheit, aber dass die Witze so ernst nahmen ...?

Doch der Grund des Besuches stellte sich als total harmlos heraus. Die beiden wollten, dass ich statt der drei Jahre Volksmarine, drei Jahre beim Wachregiment dienen sollte. Sie wüssten, dass ich ein durchaus vertrauenswürdiger junger Mensch sei, der mit beiden Beinen fest in unserem Vaterland stünde usw. ... Ich konnt's nicht glauben!

Für die DSR, meine Kaderleiterin und den Direktor der Schule war ich ein verdächtiges Subjekt, für den Schutz unserer Partei- und Staatsführung jedoch politisch genug gefestigt. O tempora o mores – oh Zeiten, oh Sitten.

Ich wollte aber nicht von der Seefahrt lassen. Die Genossen luden mich noch zweimal in ihre Dienststelle ein, wo sie bei Kaffee und Kuchen versuchten mich rumzukriegen, ich aber blieb der See treu.

An einem kalten 4. November rückte ich ein – und nach einem kurzen Zwischenspiel auf dem Dänholm in Stralsund führte meine weitere seemännische Laufbahn nach Dranske, der traurigsten Stadt auf Rügen. Hier fand ich mich dann im Verpflegungslager wieder. Zwischen Cervelatwurst, Camembert und Rügener Heringsfilet träumte ich von der Seefahrt. Unten im Hafen lagen einige Schiffe, eigentlich mehr Boote. Die Besatzung lebte auf Wohnschiffen, die wie riesige Kästen im Wasser lagen. Die einzigen „richtigen“ Schiffe waren einige Kümos, die mit Zivilisten besetzt und als „Hilfsschiffe“ deklariert waren.

So kurz vorm Ziel wollte ich natürlich nicht aufgeben und wurde bei meinem Vorgesetzten, einem „Unterleutnant“, vorstellig. Nicht nur, dass sein Dienstgrad ziemlich obskur war, seine Sicht auf die Dinge war es auch. Er muss jeden Tag große Stücke aus dem „Neuen Deutschland“ auswendig gelernt haben, denn er sprach nur in Kernsätzen. Nachdem ich ihm kurz meinen „Lebensplan“ erklärt hatte, und auf eine Versetzung auf ein Schiff hoffte, gab er mir die Richtung. Und die besagte: „Der Einzelne ist nichts, die Gemeinschaft ist alles“.

Wir müssten uns dem großen Ziel unterordnen. Was für ein jämmerlicher Egoist ich doch wäre, nur an meinen Vorteil zu denken, während der Klassenfeind schon die Waffen auf uns richtet. Von da an hörte ich schon nicht mehr zu.



Der Unterleutnant war nicht der einzige Vorgesetzte, der wohl irgendwo auf der Strecke was verloren hatte. Ich, und mit mir jeder, der „gedient“ hat, habe die merkwürdigsten Leute getroffen, die so stolz darauf waren, ein oder zwei Sterne auf dem Schulterstück zu haben, dass sie glaubten, sie seien Gottes Geschenk an die Menschheit – oder in dem Falle natürlich Marx' Geschenk.

Manchmal tat die Dummheit richtig weh, und trotz der allzeit gebrüllten Order „Diskutier'n Sie nicht!“ konnte ich 's nicht lassen. Ich erinnere mich, dass ich einmal zu einem der Sternträger sagte: „Freiheit ist die Einsicht in die Notwendigkeit“ – die alte Marx'sche Formel, die man uns in der Schule beigebracht hatte, und die sich dann ja auch bald als nicht so richtig tragbar herausgestellt hat. Der Genosse Kapitän Keiler (nomen est omen!) wurde hochrot im Gesicht und brüllte mich an, dass er solchen bürgerlichen Mist hier nicht hören wolle, und dass ich vielleicht einige Nachhilfestunden im Politunterricht benötigen würde. Ganz klar, hier kam die Machtfrage ins Spiel, und die Macht hatte ich ganz klar nicht. Also bekam ich in irgendeiner Akte einen Vermerk.

Hier, am einsamsten Ort der DDR, wurde mein Traum von der Seefahrt ohne mein Wissen klammheimlich zerschlagen.

Wir gaben uns mächtig seemännisch, da, auf dieser kleinen Halbinsel Bug. Wir hatten keinen Ausgang, wir „gingen an Land“ und geweckt wurde mit „Reise, Reise“. Das alles konnte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es ziemlich trostlos war.

Nach einiger Zeit fand ich auf einem der Wohnschiffe noch drei Musiker, und wir begannen meistens am Samstagnachmittag im Klarmach-Raum unsere musikalischen Sessionen abzuhalten. Das sprach sich herum, Matrosen von anderen Einheiten kamen, und es wurde so was wie „eine Stunde Rockmusik“ produziert. Wir improvisierten meist, aber waren so gut aufeinander eingespielt, dass jeder sofort den „Ball“ aufnahm.

Dummerweise war das Ganze spontan und weder von der FDJ noch von sonst wem organisiert. Und das war verdächtig. Und wieder redete man mit uns – diesmal einzeln. Das Ergebnis war: Wir wurden verpflichtet irgendwelchen Singeklubs beizutreten. Damit waren die Samstags-Shows vorbei. Im Singeklub war ich dreimal, dann bekam ich „Sehnenscheidenentzündung“ und konnte nicht mehr spielen.

Also zurück zur Cervelatwurst und all den anderen Dingen, die wir alle kennen gelernt haben, und von dem wir die schlimmen Dinge ohnehin längst vergessen haben und wir uns an unsere Armeezeit jetzt nur noch als ein großes Gaudi erinnern.

Eines Tages dann ließ ich den Singeklub und das ganze Verpflegungslager mitsamt dem Unterleutnant zurück und stieg in den Bus. Drei Worte genügen: „Nie wieder Rügen“.

Für eines aber bin ich dem Unterleutnant und all den Kapitänen, all den Herren – nein, ich war nicht ihr Genosse – Echtermeyer, Nahlik, Keiler, Bier und Konsorten dankbar. Durch euch habe ich gelernt nachzudenken, hinter die Dinge zu schauen, zu lernen wie es wirklich war.

Nun begann der neue Lebensabschnitt – ohne Seefahrt. Diesmal war die Bewerbung ohnehin nur eine Formsache. Nein, teilte man mir mit, man brauche leider keine Köche.

Interessanterweise habe ich niemanden getroffen, der jemals von der „Schnellboot-Brigade“ – ja, so nannten wir uns stolz – direkt zur DSR gekommen war. Ein Freund – Obermaat, Koch, Parteimitglied – abgelehnt. Niemand konnte sich solche Dinge erklären. Vielleicht, sagten einige, hänge das mit der Geheimhaltung zusammen. Aber ich bin sicher, dass alles, was wir hatten, auf der anderen Seite längst ausgemustert worden war. Nein, es gab kein System hinter solchen Entscheidungen. Niemand konnte sich sicher sein, alles wurde entschieden je nach Tageslage. Und ich bin sicher, dass sehr oft Neid, Missgunst, das Gefühl von Macht eine große Rolle gespielt haben. Es ist traurig, darüber nachzudenken wie vielen jungen Menschen von ihren Schuljahren an das weitere Leben verpuscht wurde, weil „die Partei

immer recht hatte". So, nun nahm ich den Rest meines Lebens in Angriff. Unglücklich, aber offen für alles.

Seit langer Zeit hatte ich mich mit Geschichte beschäftigt, hatte alles, an was ich herankommen konnte, gelesen. Und nun, da ich eine Stelle bei der „Berliner Zeitung“ als Korrektor bekommen hatte, nutzte ich die Möglichkeiten der „Hauptstadt der DDR“ aus, um alle Bibliotheken zu durchforschen, und bald stand meine Entscheidung fest – ich wollte Geschichte studieren.

Und da lernte ich Andrea kennen. Sie kam aus dem Vogtland, war einige Jahre jünger als ich und studierte Medizin. Andrea Maul, ich mochte den Nachnamen nicht so sehr, aber sie hätte Schnitzelhuber heißen können, und es hätte mich nicht weiter gestört. Mit ihren langen pechschwarzen Haaren und ihren tiefbraunen Augen war sie mir sofort aufgefallen, als ich ihr zum ersten Mal begegnete. Und es muss wohl auch von ihrer Seite so gewesen sein – naja, wie das Leben so spielt. Andrea Maul – wenn ich okkult oder so veranlagt wäre, dann würde ich heute sagen, dass dies ein Hinweis war, den das Schicksal mir gab. Aber damals bedeutete der Name Maul gar nichts für mich, und ich ahnte nicht einmal, dass ein Mann namens Maul einmal für mich sehr wichtig werden würde. Zu dieser Zeit ging's um Andrea und nichts anderes! Und obwohl ich mich an dieser Stelle gerne gedanklich noch einmal in dieser Zeit verlieren würde, will ich sie hier nur als nebelhaftes Schema erscheinen lassen. Es geht hier nicht um die Geschichte unserer Beziehung und unsere Liebe zueinander, hier geht es um meine Liebe zur Seefahrt – sorry Andrea!

Da ich hin und wieder heimlich bei Andrea im Studentenheim übernachtete, bekam ich nach und nach Kontakt zu anderen Studenten, unter anderem auch zu Geschichtsstudenten, und ich war schockiert und enttäuscht. Wieder traf ich auf das Gefühl, wir behandelten Geschichte wie einen Ramschladen, nahmen uns, was uns ins Konzept passte, übersahen anderes oder schoben es gar dem Klassenfeind zu, so dass wir bald unsere eigene Geschichte hatten. Die begann ohnehin nicht vor dem Bauernkrieg und blühte in der Geschichte der Arbeiterbewegung dann so richtig auf. Ich meine, ich kannte auch vorher schon die „offizielle“ Linie, die sich wohl am besten in manchen Anzeigen ausdrückte: „Suche Briefmarken, Deutschland, außer 1933 bis 1945.“ Ah, hatten sie da keine Briefmarken, oder was?

Ich hatte aber geglaubt, dass zumindest in „akademischen“ Kreisen Geschichte ernsthafter betrachtet würde – ha, wieder falsch. Zumindest galt das wohl nicht für Studenten. (Als ich dann später einen Historiker als Gutachter für eines meiner Bücher brauchte, da stellte der sich zwar als Mittelalter-Experte heraus, gleichzeitig aber auch als kleinkariert neidischer Krümelkacker und Stasiinformant.) Und um noch mal Andrea, die wunderschöne Medizinerin aus den Schluchten des Vogtlandes zu zitieren: „Lass die Finger davon. Du machst dich totunglücklich.“ Ja, Mädels, du hattest recht. Ich ließ die Finger davon – vom Studium, nicht von der Geschichte –, saß in meiner Korrektorbude bei der „Berliner Zeitung“ und fiel auf etwas zurück, was ich ab und an schon getan hatte, ich begann zu schreiben. Ich nahm verschiedene Ereignisse in der Vergangenheit, und versuchte sie zu erzählen, versuchte zu erklären, wie es hätte gewesen sein können. Und da kam mir etwas zu Hilfe, was unser aller Leben hin und wieder bestimmt – der Zufall. In meinem Falle hatte er den Namen Martin. Martin war ein „junger Autor“ – so jung war er nun auch wieder nicht. Ich hatte ihn mal beim Bier von meinen Schreibereien erzählt, und da er zu der Zeit einen Vertrag mit der DEFA über ein Filmszenarium hatte, schleppte er eines Tages einen Dramaturgen an, der unbedingt aus einer meiner Storys einen Film machen wollte. Lange Story kurz gemacht – ich schrieb das Szenarium gemeinsam mit dem Regisseur Rainer Simon, wurde bezahlt und gleichzeitig informiert, dass man den Film leider nicht realisieren könne. Er sei zum einem zu teuer, zum anderen aber wolle man keinen Ärger mit der Kirche anfangen. Die Story handelte von jenem

Kinderkreuzzug im Jahre 1212, bei dem Tausende von Kindern nach Jerusalem aufbrachen und fast alle dabei umkamen. Wir hatten eine Geschichte über Manipulation und Missbrauch erzählt, bei der Kinder, die von alledem nichts verstanden, für machtpolitische Zwecke missbraucht und geopfert wurden. Es hätte uns eigentlich klar sein müssen, dass dies niemals auf DDR-Leinwänden zu sehen sein würde. Später, nach der großen Wende ist das Drehbuch im DEFA-Jahrbuch gedruckt worden mit dem Hinweis, dass es eines der besten und interessantesten Drehbücher sei, das nie realisiert wurde. (Martins Film wurde übrigens gedreht.)

Vielleicht hatte die DEFA damals Mitleid mit einem kleinen Schreiberling wie mir, dem man soeben sein erstes Projekt vor die Füße gesetzt hatte, was weiß ich, jedenfalls schickten sie mich zum Sonderstudium aufs Literaturinstitut nach Leipzig.

Okay, Schreiben war nun meine Zukunft. Aus dem Drehbuch wurde ein Buch beim Verlag Neues Leben, und ich begann nach einem Projekt zu suchen, das meine Liebe für Geschichte mit dem Schreiben verband. Martin Luther war mein Favorit – der „Bauernverräter, der Fürstenknecht“ usw. Tapfer arbeitete ich mich voran, wurde hier blockiert, da legte man mir Steine in den Weg, oft wurde ich mitleidig belächelt. Kollegen fragten, warum ich mir das antue. Die Linie sei doch klar. Luther war nicht „unser“ Mann. He, die Linie war eben nicht so klar. Man fand nämlich heraus, dass bald Luthers 500. Geburtstag anstehe. Die Frage war, sollten wir ihn den „anderen“ überlassen – nein. Und so entstand – unter Führung der Partei und Erich Honecker – das Luther-Komitee. Und siehe da, die Dinge wandelten sich. Keine Rede mehr vom Zurückhalten wichtiger Dokumenten, Schulterklopfen von Kollegen über meinen cleveren Schritt, ein Luther-Buch zu schreiben und damit als erster herauszukommen. Auch wenn der Begriff „Wendehals“ erst später ins Gespräch gebracht wurde, ich habe sie schon früher getroffen, die „Wendehälse“. Montags hatten sie den Bauernverräter noch in den Boden gestampft, freitags feierten sie ihn – die Genossen in Berlin werden schon wissen was sie tun.

Und dann kam die größte Überraschung. Hatte ich zuvor nur unter Kontrolle das Luther-Archiv in Wittenberg betreten können, durfte ich nun nach Worms, Mainz, Speyer, Augsburg, in die Archive im „Westen“ reisen.

Ich wurde zu Kongressen eingeladen, Wissenschaftler gratulierten mir zu dem Buch, ich reiste kreuz und quer zu Lesungen durch die DDR, wurde Mitglied des Schriftstellerverbandes. (Mitglied des Luther-Komitees wurde ich übrigens nicht!) Ich glaubte, ich hatte es geschafft. Aber da war immer noch das nagende Gefühl in meiner Brust. Wenn ich nach Rostock kam, die Schiffe sah ... In jeder Bibliothek, in die ich eingeladen war, nahm ich mir Zeit, die Jahrbücher der Schifffahrt zu durchforsten.

Aber wie meine fromme Großmutter immer sagte: „Der Herr gibt es und der Herr nimmt es auch wieder“. Wobei sie nicht irgendeinen bestimmten Mann aus der Nachbarschaft meinte, sondern Gott. Ja, so kam's auch. So schnell, wie alles gekommen war, so schnell wurde es wieder genommen. Und es war wirklich nicht Gott, der da die Finger im Spiel hatte. Es waren viel irdischere „Organe“.

In der Zeit diskutierte der bewusste Teil der DDR-Bevölkerung den „Nato-Nachrüstungs-Beschluss“, und ich diskutierte natürlich mit, und in meinem Falle hatte das einen viel größeren Effekt als die Bemerkungen von Schweißer Otto im Kreise seiner Kollegen. Ich tat meine Meinung, die sich unglücklicherweise nicht in allen Punkten mit der offiziellen Meinung deckte, bei Lesungen kreuz und quer durchs Land kund, und da waren immer einige Gäste, die Notizen machten.

Nein, es war nicht so, dass wieder zwei Männer mit Klappausweisen erschienen – diesmal ging's anders. Lesungen und Buchpremieren wurden abgesagt. (Ich würde wirklich gerne wissen, was da alles auf der Strecke geblieben ist, von dem ich nichts ahne.) Ein großes historisches Buchprojekt, für das ich schon einen Vertrag hatte, wurde gekippt. Ich ging zu

einem anderen Verlag, man sagte zu und kippte das Projekt ein bisschen später wieder. Interessant ist zu wissen, dass ein Großteil der Leute, mit denen ich in dieser Zeit zu tun hatte, später als IM enttarnt wurde. Manche waren subtil und sagten, sie wollen mir ja bloß helfen, andere waren da klarer in ihrem Klassenstandpunkt. Sie intrigierten beim Rundfunk gegen mich mit dem schönen Satz: „Seid vorsichtig mit dem Landgraf, der liegt nicht auf der Linie!“ Mal davon abgesehen, dass ich niemals eine Linie fand, auf die ich mich hätte legen können, woher wussten denn Frau Steinecker oder Hartmut König das. Sie haben nie ein Wort mit mir gesprochen – wobei ich auch keinen großen Wert darauf gelegt hätte.

Ich schlug ein anderes Projekt vor. Seit Jahren hatte ich mich sehr intensiv mit der mittelalterlichen Ketzerbewegung befasst, ganz speziell mit den Katharern oder Albigensern, die im 13. Jahrhundert in Südfrankreich zu einer mächtigen Bewegung anwuchsen und die später in einem vom Papst gepredigten Kreuzzug niedergemetzelt wurden. Ich hatte sogar Französisch gelernt, um Bücher, die nicht übersetzt worden waren, lesen zu können. Man fand's interessant, aber aus Gründen a, b, oder c (das entsprechende Argument hier bitte einfügen) könne man es leider nicht ins Programm aufnehmen. Und Papier sei ja auch so knapp, man müsse da ganz scharf planen.

Es gibt viele Kollegen, die wohl in ähnlichen Situationen waren, und nach der Wende hat der eine oder andere dann markig verkündet, er hätte „Schreibverbot“ bekommen. Das ist Unsinn. Niemand verordnete Schreibverbot. Man war frei, zu schreiben – aber die andere Seite war eben auch frei, abzulehnen. Es war eine kafkaeske Situation – niemand wollte etwas von mir drucken, aber alle waren freundlich. Ich wurde ohne weiteres beim Stellvertretenden Minister für Kultur empfangen, und als ich ihm sagte, ich würde mein Manuskript einem westdeutschen Verlag anbieten, da alle Möglichkeiten in der DDR erschöpft seien, gab er seine Zustimmung.

Die war nichts wert, wie ich wenig später erfuhr. Meine Übergabe des Manuskriptes auf der Buchmesse in Leipzig war beobachtet worden, der Verlagsmitarbeiter an der Grenze „gefilzt“ worden, das Manuskript beschlagnahmt. Was nun?

Da kam ein Anruf, der Kulturattache der französischen Botschaft. Er lud mich zu einem Gespräch ein.

Das Thema der südfranzösischen Ketzer war zu dieser Zeit nicht so weit im Interesse der Geschichtswissenschaft – schon gar nicht in der DDR. Zwei, drei Bücher dazu gaben einen Überblick – das war's. Ich hatte aber erfahren, dass im südfranzösischen Carcassonne ein Forschungszentrum bestand, das sich mit genau diesem Thema beschäftigte. Ich schrieb an sie und bekam Antwort, und nach einiger Zeit luden sie mich ein, in ihrem Archiv mein Wissen zu erweitern. Die Direktorin, Anne Brenon, schrieb mir, dass ich bei ihr wohnen könne, und für Essen wäre auch gesorgt, ich solle mir also über die „Devisenfrage“ keine Gedanken machen.

Also reichte ich beim Schriftstellerverband einen Antrag für ein Visum nach Frankreich ein – und wurde prompt abgelehnt. Ich weiß nicht, was alles im Hintergrund so abgelaufen war, aber sonderbarerweise fragte mich ein jovialer Herr von der Reisestelle, ob ich nicht den Franzosen mitteilen könne, dass es mir terminlich nicht passen würde oder dass ich krank geworden wäre, kurz, ich solle nicht sagen, dass man mich nicht ließ. Ha, selten so gelacht! Natürlich erfuhr man wenig später in Carcassonne, was abgelaufen war. Anne schrieb zurück, ich solle mich gedulden.

Und dann kam jener Anruf aus der Botschaft. Und hier teilte man mir mit, dass ich im Namen des Präsidenten der Republik Frankreich auf der Basis des zwischen beiden Ländern abgeschlossenen Kulturabkommens zur Mitarbeit am Centre national d'Etudes Cathares in Carcassonne eingeladen würde. Mit der Einladung sei ein Stipendium verbunden.

Anne hatte einen Weg gefunden. Es war ihr gelungen sowohl ihr Kultur- als auch ihr Außenministerium (die bezahlten mich) zu überzeugen, dass eine Zusammenarbeit viel zur internationalen Akzeptanz des Forschungszentrums beitragen würde. Ich weiß ja nicht so recht, ob ich da wirklich die geeignete Person dazu war, aber warum sollte ich widersprechen?

Ich war natürlich überglücklich. Zum einen konnte ich endlich tiefer in mein Interessengebiet eindringen, zum anderen war man ohnehin gerade dabei, mir in der DDR die Existenz unter den Füßen wegzuziehen.

Einige Fragen blieben, Zweifel – aus Erfahrung. Eine Einladung nach Frankreich, gut, aber es war soweit die Regel, dass die DDR-Organen entschieden, wer geschickt wurde. Und mit Sicherheit stand ich nicht auf deren Liste. Und was, wenn die Organe gar nicht reagieren würden, behaupteten, da wäre gar keine Einladung gekommen? Alles passiert!

Die Frage, dass jemand anders geschickt würde, wurde dadurch geklärt, dass die Einladung speziell für mich war, mein Name ausdrücklich genannt wurde. Und verschwinden konnte nichts, da ich eine Kopie des Schreibens bekam.

So kam es dann, dass ich Mitte der 80er-Jahre meine Sachen packte und mich auf den Weg nach Südfrankreich, ans Mittelmeer und die Grenze nach Spanien machte. Für die entsprechenden Organe galt ich seit diesem Zeitpunkt wohl als potentieller Zuträger des französischen Geheimdienstes.

Mit dem Zug von Berlin nach Paris, von Paris mit dem Zug nach Carcassonne – das waren alles in allem 28 Stunden.

Und so fuhr ich kreuz und quer durchs Languedoc, arbeitete mit einem Archäologenteam an Ausgrabungen in einer alten Burg, lebte mit Schriftstellerkollegen, die das selbe Interesse wie ich hatten usw. usw. Aber das alles ist natürlich auch schon wieder eine ganz andere Geschichte, zudem eine, die ich nicht so sehr gern erzählte. Millionen von DDR-Bürgern konnten von Frankreich nur träumen, und es war wohl unfair, ihnen auch noch all die Sachen zu erzählen, die sie nie sehen sollten. Wenige Jahre später änderte sich das dann ja Gott sei Dank alles.

So, ich hatte also so genannte „Privilegien“ – ja, aber ich habe nie jemanden die Hand geküsst oder schöne Reden gehalten, um gehen zu dürfen. Man ließ mich gehen, weil man mich nicht brauchte. Keine Arbeitskraft ging verloren, ein Störenfried weniger.

Vielleicht war es so, ich weiß es nicht. Vielleicht bevorzugte man auch die alte römische Tradition von „Teile und herrsche“ – was heißen soll: Lass den einen fahren, lehne den anderen ab – schon hast du zwei, die sich nie mehr richtig vertrauen werden, und nichts wirklich Wichtiges gemeinsam erreichen.

Als ich 1987 nach Berlin zurückkam, da war man plötzlich wieder freundlich und offen, so als hätte es nie eine Missstimmung gegeben. Friede, Freude, Eierkuchen – warum sollten wir denn nicht mal wieder zusammenarbeiten. Das vor Jahren auf Eis gelegte Manuskript wurde nun wieder angefordert. Neue Ideen wurden ernsthaft diskutiert. Einige Dinge schienen sich geändert zu haben. Ich fand einen neuen Verlag, mit einem Verlagsdirektor, der all meinen Ideen offen gegenüberstand und mir jedwede Unterstützung zusicherte.

Trotzdem – irgendetwas in mir war nicht im Takt. Viele meiner Freunde sagten, ich solle zufrieden sein, ich hätte alles, wovon viele nur träumen würden. Oh, ich war mir da nicht so sicher. Ich ging auf Ende 30 zu und hatte das Gefühl, dass mein Leben mir wie Sand zwischen den Fingern zerrann.

Und dann sah ich es: „Mit dem Arbeitsplatz um die Welt“, in großen Anzeigen suchte die DSR Leute. Es war wie ein Fausthieb in die Magengrube. Sollte ich noch einmal? Also schrieb ich eine Bewerbung. Diesmal war die Antwort kein kurzer Brief mit einer Ablehnung, diesmal

schickte man mir einen Fragebogen und wollte einen Lebenslauf. Meine damalige Freundin bekam misstrauische Augen – aber ich wusste, das war die letzte Chance. Das Spiel konnte nicht ewig so weitergehen, irgendwann war Schluss. Noch nie seit meiner Bewerbung für eine Lehre bei der DSR war ich so weit gekommen. Ich füllte alles gewissenhaft aus und hegte leise Hoffnung.

Es dauerte eine Weile, dann kam eine freundliche Kurzmitteilung – nein, wir brauchen niemanden.

Das war's. Wie oft kann man so etwas aushalten, wie oft steht man wieder auf? Ich hatte jedenfalls genug!

Und wie um mich zu verkohlen, sah ich 1988 diese bewusste Anzeige wieder. Und diesmal war ich stinksauer. Ich schrieb einen Brief an Arthur Maul, den damaligen Generaldirektor der DSR.

Mir sei durchaus klar, schrieb ich, dass ein Generaldirektor andere Aufgaben habe, als sich um meine persönlichen Probleme zu kümmern, aber da bei der DSR offensichtlich einige Dinge unklar seien, wäre es sehr freundlich von ihm, wenn er mir einiges erklären könnte. Wie kann es sein, fragte ich, dass ich auf eine Bewerbung die Antwort bekomme, wir brauchen zur Zeit keine Arbeitskräfte, und sehe nur einige Wochen später eine Anzeige, dass Leute gesucht werden. Vorsichtshalber wies ich auch gleich

darauf hin, dass meine Ablehnung wohl kaum mit den so genannten „Sicherheitsfragen“ zusammenhängen könne, da ich wieder und wieder ins westliche Ausland gefahren bin.

Zwei Wochen später kam die Antwort, ich solle zu einem bestimmten Termin in die Wichertstraße kommen. Ein Herr kam nach Berlin, voller Freundlichkeit und Zuvorkommenheit. Es gab Kaffee und Gebäck. Er sei beauftragt, sich persönlich um meine Angelegenheit zu kümmern. Er habe alle nötigen Papiere bei sich, ich solle sie ausfüllen und zurückschicken. Es würde ein bisschen dauern, da die Bearbeitung von verschiedenen Stellen durchgeführt würde. (Als ob ich das nicht gewusst hätte.)

Dann bestellte man mich nach Rostock zur Tauglichkeitsuntersuchung. Als ich im Warteraum saß, den Gesprächen der Seeleute, die hier zur Tauglichkeitsüberprüfung waren, zuhörte, fühlte ich mich fast schon ein bisschen Seemann.

Und als dann noch einer auf mich zukam, mir die Hand schüttelte und mich mit „Hey, Chief Mate!“ begrüßte (Es muss wohl an meinem Alter gelegen haben) – da klangen die Glocken. Nicht die Kirchenglocken, die Schiffsglocken.

Und dann nahm ich auch die letzte Hürde. Ich war tauglich.

Alles änderte sich von da an. Ich lehnte eine Position im neu zu gründenden Schriftstellerverband ab. (Man kam wohl auf mich, da ich einer der sechs Autoren war, die einen Aufruf zum Rücktritt Hermann Kants als Präsident verfasst hatten, der im immer liberaler werdenden ND veröffentlicht wurde) Ich brachte persönliche Dinge in Ordnung, verabschiedete mich von all denen, die mich für einen Vollidioten hielten, mitten im Leben plötzlich etwas ganz anderes zu machen. Es gab deren viele – eigentlich hat mir nur einer voll zugestimmt; mein Cousin Rainer, Professor am Max-Planck-Institut. Er war mit mir im Einklang und beneidete mich.



Wolfgang Landgraf am Amazonas

Einfach was Neues beginnen, neue Dinge ausprobieren. Aber für die Meisten blieb ich ein Idiot. So was, dann war ich eben ein Idiot, jedenfalls ein glücklicher Idiot!

Ende 1989 wurde ich offiziell bei der DSR eingestellt. Es war, als wäre erst jetzt mein Leben wirklich komplett. Von nun an gehörte ich dazu!

Im Januar 1990 ging ich an Bord der NAUMBURG für meine erste Reise nach Fernost. Es begann die beste Zeit meines Lebens. Alles, was ich immer schon wollte.

Ich bedanke mich bei all denen, die die Zeit auf Schiffen der DSR für mich zu einem unvergesslichen Teil meines Lebens werden ließen. Alle waren stets freundlich und hilfsbereit. Und sollte dies einmal nicht der Fall gewesen sein, so lag das mit Sicherheit an mir!



(Anmerkung der Redaktion: Wolfgang Landgraf, geboren 1948, – Autor der Bücher: Wie Vögel im Käfig – Eine Legende vom Kinderkreuzzug, 1977, Martin Luther: Reformator und Rebell, 1981, Heinrich IV., Macht und Ohnmacht eines Kaisers, 1991, Troubadours Tod, 1994, Martin Luther, 1995, – fuhr zwischen 1990 und 1995 bei der DSR zur See, danach Arbeit für ein internationales Reisemagazin, Print-Reportagen und TV-Beiträge für die ARD, u. a. Reportage über Fiji, Tonga, Samoa und Neuguinea mit Kamerateam an Bord einer Schonerbrigg, Print-Reportage über den Amazonas von Manaus nach Iquitos (Peru), Reportage über Wales, danach Übersiedlung nach Los Angeles, Arbeit für Disney Studios an „Pirates of the Caribbean“, Entwicklung eines eigenen Projekts für „Dreamworks“, Ruhestand im Kalifornischen.)

Klaus Wesemann

Von der DSR zur DDG Hansa

Es ist schon mehr als 50 Jahre her, als ich mein Arbeitsverhältnis mit der Deutschen Seereederei auf unkonventionelle Weise löste. Auch wenn die rund 90 Häfen, die ich kennen gelernt habe, nicht alle mit DSR-Schiffen angelaufen wurden, sind mir die gut zwei Jahre Heuer auf deren Schiffen unvergessen.

Eigentlich begann meine Seefahrt schon 1960 im Fischkombinat Marienehe auf ROS 209 MANSFELD unter Kapitän Schilling. Doch ich musste feststellen, dass die Fischerei nicht die Seefahrt war, die ich mir vorgestellt hatte. An Bord war es eng, es roch überall nach altem Fisch und wenn man mal duschen wollte, musste man erst 200 Doppelschläge mit der Wasserpumpe machen. Auf dem Herd in der Kombüse musste ich die Töpfe ständig feststellen, denn alle zwei bis drei Stunden legte sich das Schiff quer in die See, um das Netz einzuziehen. Lediglich alle drei Wochen hatte man 48 Stunden frei, und dann ging es wieder los. Also ging ich zur Deutschen Seereederei, um dort mein Glück zu versuchen. Leider durfte man nicht direkt vom Fischkombinat zur DSR wechseln. Die hatten irgendein Abkommen, sich nicht gegenseitig die Leute wegzulocken. Man musste einen kurzen Landjob annehmen und konnte dann wechseln. Kurz vor Weihnachten habe ich nochmals mein Glück bei der DSR versucht und bekam für den 2. Januar 1961 einen Arbeitsvertrag angeboten. Zuerst führte mich der Weg zur Verwaltung der Reederei in der Rostocker Langen Straße, dann mit der Fähre Kabutzenhof über die Warnow und mit dem Bus von Gehlsdorf zum neuen

Überseehafen in Petersdorf. Vom Hafentor bis zum Schiff musste man durch den Matsch waten, denn die Hafenstraßen waren noch nicht überall befestigt. Und dann stand ich vor dem Typ-IV-Frachter GERA, der gerade in Dienst gestellt worden war.

So ein großes Schiff hatte ich nicht erwartet. Der Dampfer sah besonders groß aus, weil er noch leer war. Große Schiffe kannte ich zwar schon, nämlich die Fähren von Sassnitz, aber wenn man dann direkt vor so einem Riesenschiff steht, ist es doch etwas anderes. Also ging ich an Bord und meldete mich in der Kombüse und beim I. Offizier an.

Erstaunt war ich, dass so ein großes Schiff über derartig kleine Kammern verfügte. Die waren ja nicht viel größer als auf dem Trawler. Auch über die kleine Bäckerei habe ich mich gewundert. Keine Knetmaschine, keine Anschlagmaschine und nur einen kleinen Backofen, der eine umgebaute Bratröhre war. Hier hatten sich Werft und Reederei keine Mühe gegeben, obwohl Brot in Deutschland ein wichtiges Nahrungsmittel ist. Auch in der Kombüse gab es keine Küchenmaschine, die man für Bäckereizwecke hätte nutzen können. Bei der Projektierung hatte leider kein professioneller Küchenausrüster mitgewirkt. An Brücke und Maschine lässt man doch auch nur Fachleute, warum hier nicht? Soweit zur Wertschätzung von Werft und Reederei für Kombüse und Bäckerei.

Dass es auch anders ging, habe ich dann auf anderen Schiffen erlebt, zum Beispiel auf der SCHWARZHEIDE (1) und ZEITZ. Da ich in einer kleinen Bäckerei gelernt hatte, war das alles für mich zwar beschwerlich, aber kein unlösbares Problem, alle Teige mit der Hand zu kneten. Für Kollegen, die in Großbetrieben gelernt hatten, war die Situation sicherlich eine andere. Doch nun genug der Kritik.

Schließlich erfuhr ich, dass das Schiff nach Bombay ausläuft. Zu dieser Zeit war eine Reise nach Indien so, als wolle man die Rückseite des Mondes besuchen. 1961 erhielt man durch



Der Autor (links) und die Küchencrew des MS SCHWARZHEIDE (1962)

das Fernsehen noch nicht die Informationen wie spätere Generationen, soweit die Leute in jenen Tagen überhaupt einen Fernseher besaßen.

Das Schiff wurde mit Kali beladen, was durch Regen immer wieder unterbrochen wurde. So dauerte es noch eine geraume Zeit bis wir endlich losfahren konnten. Die erste „Sensation“ auf dieser Reise war der Suez-Kanal. Im Großen Bittersee lagen immer noch die Wracks vom Suez-Krieg 1956. Da auf der GERA eine ziemlich junge Besatzung fuhr, nahm ich an, dass die meisten von ihr den Kanal noch nicht gesehen hatten. Auch die Kombüsen-Crew war jung und neu bei der Seefahrt. Im Roten Meer lernten wir dann, was Hitze bedeutet. In der Kombüse war es zur Mittagszeit richtig heiß, was der Crew ganz schön zu schaffen machte. Nach drei Wochen Fahrt kamen wir in Indien an und lagen erst einmal auf Reede zum Ableichtern. Als wir endlich in Bombay festmachten, waren wir über die fremdartigen Gerüche, die vielen Menschen und den undurchschaubaren Verkehr bass erstaunt. Am meisten war ich darüber verblüfft, als die Inder ihr Frühlingsfest feierten und sich mit buntem Pulver bewarfen.

Das Löschen dauerte eine ganze Weile und die Matrosen hatten ihre Mühe, den Indern die Sackhaken wegzunehmen, mit denen sie die dünnen Kalisäcke zerrissen.

Auf der Heimreise liefen wir noch einige Reede Häfen in Indien und im Roten Meer den Hafen Port Sudan an. Dort haben uns die Fuzzi-Wuzzi erstaunt, die im Laufschrift und mit monotonen Gesang riesige Ballen verladen haben.

Nach den Häfen Rotterdam und Stettin machten wir endlich wieder in Rostock fest. Zu Hause empfing mich meine Frau mit der Nachricht, dass wir zusammen auf der FRIEDEN die nächste Reise machen würden. Sie hatte sich als Stewardess beworben. Nach kurzem Urlaub heuerten wir am 15. Mai 1961 auf der FRIEDEN an. Am gleichen Tag stieg noch eine Stewardess auf. Somit fuhren auf der FRIEDEN erstmalig Stewardessen bei der DSR, noch vor der mit viel Propaganda auf der HALBERSTADT angeheuerten Lydia Migule.

Mit der FRIEDEN fuhren wir zuerst in die Werft nach Oslo. Es wurde ein Traum von Wertzeit, mitten in Oslo und bei bestem Sommerwetter. Zurück in Rostock wurde Roheisen geladen für Japan. Die Reise nach Japan dauerte sechs Wochen. Unterwegs erwischte uns der Ausläufer eines Taifuns auf der Höhe von Formosa (Taiwan). Einiges an Geschirr ging dabei zu Bruch. Mitten auf See kam der Politoffizier zu mir, um mir mitzuteilen, dass mein Bruder in den Westen abgehauen ist. Mein Bruder war erwachsen, er konnte tun und lassen was er wollte. Und da ging extra diese dienstliche Nachricht an ein Schiff, das tausende Kilometer von zu Hause entfernt war, wie absurd war das denn!?

Japan hat uns dann doch überrascht. So ein sauberes Land habe ich weder vorher noch danach wieder gesehen, selbst der Lotse kam mit weißen Handschuhen. Auf der Heimreise haben wir China mit langen Reedezeiten abgeklappert, allein vor Shanghai lagen wir zwei Wochen. Solche Kontrollen wie bei den Chinesen habe ich nicht wieder erlebt, weder bei den Russen noch bei den Amerikanern. Danach liefen wir über Chittagong, Port Sudan, Rotterdam und Klaipeda nach Rostock, so dass wir Mitte Januar 1962 wieder zu Hause waren. Nach einem Urlaub ging es dann mit meiner Frau zusammen auf den Dampfer ROSTOCK. So eine kleine Kombüse und dann noch mit Kohleherd, das gab es nicht mal auf dem Trawler. Als der Kohlebunker für die Kombüse gefüllt werden sollte, verwechselte der Kranführer das offene Skylight mit dem Bunker und die ganzen Kohlen landeten auf dem noch heißen Herd. Die Kombüse bis zum Abendessen wieder in Ordnung zu bringen war eine schöne Sauerei.

Gleichwohl waren die Reisen nach Leningrad durchs Eis interessant. Nach einigen Diskussionen mit dem linientreuen Kapitän Ahrens musste ich das Schiff verlassen. Danach war ich auf den Tankern SCHWARZHEIDE (1) und ZEITZ gemustert. Im Januar 63 ging es mit

der neuen FALKE auf Mittelmeerfahrt. Da die Ostsee bis Kiel zugefroren war, musste sich das Schiff durchs Eis kämpfen, was nicht allen Schiffen gelang. Auf dem Weg nach Skagen sahen wir einige Schiffe im Eis vor Anker liegen. Nachdem ich wiederholt gegen meinen Willen und ohne mich zu fragen als Steward eingesetzt wurde, habe ich MT ZEITZ und damit die DSR im Mai 1963 in Malmö während eines Werftaufenthaltes (neuer Unterwasseranstrich) verlassen. In Bremerhaven habe ich mich um eine neue Heuer bemüht. Als erstes musste ein neues Seefahrtbuch her. Bei der ärztlichen Untersuchung meinte der Doktor, mein „Internationaler Impfausweis“ wäre ungültig, da er aus der „Ostzone“ sei.

Mein erstes Schiff war dann die EMMA JOHANNA von A. C. Töpfer aus Hamburg. Wir fuhrten Volkswagen von Bremen nach New York und kamen mit Kohle aus Norfolk zurück. Als „Flüchtling aus der Ostzone“ hatte ich am Anfang einige Hürden in den Köpfen meiner Kollegen zu überwinden. „Du bist wohl abgehauen, weil du in der Zone nichts zu fressen gekriegt hast?“ Solche und ähnliche Sprüche musste ich mir von einigen Leuten anhören, nicht von allen. Da ich aber in meinem Fach als Bäcker gut war, konnte ich selbst diese Leute überzeugen, dass auch in der „Ostzone“ Brot und Kuchen gebacken und gegessen werden. Auch bei den Essgewohnheiten musste ich mich zum Teil umstellen. Während im Bremischen um Grünkohl ein Kult gemacht wird, galt dieser in meiner Thüringer Heimat für gewöhnlich nur als Kuhfutter.

Nach kurzem Landaufenthalt, um meinen Führerschein zu machen, bin ich 1965 bei der DDG Hansa gelandet. Das war, mit einigen Unterbrechungen, für den größten Teil meiner noch folgenden Fahrzeit meine Reederei. Zuerst auf Fahrt in den Persischen Golf und dann viele Jahre auf Bohrselversorgern, mit denen ich vor Norwegen, England, Benin, Kongo, Madagaskar und Malta unterwegs war.

Da man auf bundesdeutschen Schiffen eine Kündigungszeit von 48 Stunden vor Einlaufen in deutsche Häfen hatte, was umgekehrt auch für die Reederei galt, konnte man einfach das Schiff und somit das Fahrtgebiet wechseln. Außerdem galt der Arbeitsvertrag für Mannschaftsdienstgrade nur für das eine Schiff, auf dem man angeheuert hatte. Wenn nach dem Urlaub die Reederei keinen Job mehr für einen hatte, suchte man sich bei einer anderen Reederei eben einen neuen. So kam es, dass ich bei verschiedenen Reedereien in unterschiedlichen Fahrtgebieten gefahren bin. In der Afrikafahrt war ich mit der MINERVA von Neptun unterwegs, mit der BLEXEN von Union in der Bananenfahrt, mit der CLIVIA von Dauelsberg fuhr ich nach Brasilien und bin mit der KARL TRAUTWEIN von Töpfer auf Japanfahrt gewesen. Die verrücktesten Reisen machte ich 1971 mit dem Wallenius-Schiff ATLANTIC CINTERELLA innerhalb von drei Wochen von Göteborg zur US-Ostküste und zurück. Mit 26 Knoten ging es über den Nordatlantik, auch bei schlechtem Wetter.

Schließlich landete ich auf einem Supertanker von 385 m Länge. Das ist das Letzte, was sich ein Seemann antun sollte. Kein Hafen mehr, nur noch auf Reede laden und löschen. Aber ich wollte sowieso der Liebe wegen bei der Seefahrt „die Segel streichen“. Das war 1977. Von der Seefahrt wegzugehen und an Land zu arbeiten, ist für jemanden, der an Bord eigenverantwortlich gearbeitet hat, gar nicht so einfach. Und so bin ich, nachdem ich viele Abstriche an den neuen Job machen musste, bei der Bundeswehr als eine Art Hausmeister gelandet und bis zur Rente dort geblieben. Dieser Dienst war zwar nicht unbedingt das, was ich nach meinen Jahren bei der christlichen Seefahrt gewollt hatte, aber er war krisensicher. Als ich von der DSR wegging, habe ich mein Zuhause und meine Freunde verloren. Das ist gar nicht so einfach wie es sich anhört. Aber wäre ich nicht gegangen, hätte ich über kurz oder lang mein Seefahrtbuch eingebüßt und hätte dann nicht mal mehr in Marienehe bei der Fischerei anheuern können.

Ich denke oft und gerne an meine Zeit bei der DSR zurück, auch wenn mir manche „Genossen“ das Leben dort nicht gerade einfach gemacht haben.

Das blanke Elend

Die Reisen zu den Ölstützpunkten im Golf von Suez führen uns mit dem Tanker MERSEBURG im Jahre 1968 zumeist auch in den Hafen von Assab. Dieser äthiopische Hafen, heute in Eritrea, wird zum Bunkern von Frischwasser und zum Einkauf von Frischobst und Gemüse angelaufen. Es kommt sogar Post aus der Heimat in diesem fürchterlich heißen Hafen an.

Ich gehe erst nach dem Abendessen an Land und suche mir am Hafentor aus einer großen Gruppe zerlumpter Leute aller Altersgruppen einen jungen Burschen als Fremdenführer aus. Sein Name ist Michael, und er spricht ein wenig Englisch. Drei oder vier Redensarten kann er sogar auf Deutsch. Er ist 16 oder 17 Jahre alt und macht mir einen sympathischen Eindruck. Wir besuchen eine Gaststätte am „Cinema“, dem Kino unter freiem Himmel (es gibt über dem Zuschauerraum kein Dach), und erfrischen uns mit einer eiskalten Coca Cola.

Trotz der dunklen Hautfarbe sehe ich, dass Michael blass, besser gesagt, aschgrau im Gesicht wird und es ihm nicht gut zu gehen scheint. Meiner Frage nach der Ursache dieses Unwohlseins weicht er schüchtern aus. Mir wird plötzlich klar, dass der arme Kerl doch sicherlich kein Abendessen, vielleicht am Tage überhaupt noch nichts gegessen hat, und nun die starken Zigaretten! Ich will den Kellner rufen, um etwas Essbares zu bestellen, aber da stoße ich auf Michaels heftigen Protest. Er macht mir klar, dass er in diesem vornehmen Laden nichts essen möchte und viel lieber mit mir im Ort in eine einfache Kneipe gehen möchte. Okay, ich zahle die Getränke und sichtlich froh über den Aufbruch marschiert nun mein äthiopischer Freund neben mir her, wieder in Richtung Hafen. Wir erreichen alsbald eine Art massive Baracke, die mehr einer „Sozialstation“ ähnelt als einer Gaststätte. Dahinein dirigiert mich Michael und ich bemerke sofort, dass dies eine einfache Beköstigungseinrichtung ist. Womöglich ist es eine soziale Hilfsstätte irgendeiner Organisation, die hier eine Armenküche betreibt, und wo es für wenig Geld, oder vielleicht auch umsonst, eine einfache Mahlzeit zu erstehen gibt.

Wahrscheinlich ist mein Michael hier nicht unbekannt, denn rasch erscheint eine Frau, deren Alter man nicht schätzen kann, und begrüßt uns freundlich. Michael bestellt irgendetwas und nach kurzer Zeit bekommen wir jeder eine kleine Flasche Bier und eine Aluminiumschüssel mit einer Miniportion Reis. Nach meiner Einschätzung handelt es sich dabei um eine Suppenkelle voll dickem Reis mit Tomate oder roter Paprikaschote, und dazwischen sieht man hauchdünn ein paar Fasern Fleisch. Das ganze Gericht ist wohl gekocht oder gedünstet, für mich jedenfalls undefinierbar und ich bin auch augenblicklich satt. Besteck gibt es nicht, dafür aber ein Stück Fladenbrot. Mein Begleiter stopft in Windeseile den Inhalt seiner Schüssel in sich rein und als ich ihm klar mache, dass ich an Bord schon reichlich gegessen habe und ich ihm meine Portion gern noch überlasse, lehnt er diesmal nicht ab, sondern verdrückt sie im Handumdrehen. Ich will noch einmal bestellen, werde aber aufgeklärt, dass es nur eine Mahlzeit pro Person gibt. Es wird mir als Mitteleuropäer, der ganz ordentlich verwöhnt ist auf diesem Gebiet, flau ums Herz, und mir kommen schreckliche Erinnerungen an die Nachkriegszeit der Jahre 1945 und 1946 auf. Ich entsinne mich plötzlich der Sorge vieler Mütter um das tägliche Brot für ihre Kinder. Ich sehe die Tränen in den Augen meiner Mutter, als wir abends einmal nichts anderes mehr zu essen hatten als die Kartoffelschalen der letzten vier Erdäpfel, die wir mittags mit einer kleinen Prise Salz verzehrten. Ja, jetzt erinnere ich mich ganz genau daran, dass Hunger außerordentlich weh tun kann.

Eine dieser Essenportionen kostet einen halben äthiopischen Dollar ebenso wie solch ein kleines Bier der Marke „Birra Pieroni“. Ich glaube, es sind etwa 0,90 DM. Ich bezahle die zwei Dollar und bald stehen wir wieder draußen auf der Straße. Langsam wird die Gegend belebter und man wird an jeder Ecke von blutjungen, schwächlichen Mädchen angesprochen. Ein

wenig schüchtern aber in animierender Form hört man solche Aufforderungen wie: „Hallo Sailor, come on. Five Dollar for short time“.

Diese Aufforderung ist unmissverständlich und bedeutet soviel wie: „Seemann, komm mit, eine kurze Liebe kostet fünf Dollar“. Vielleicht haben diese kleinen Dirnen eine Hütte, in denen sie dann mit ihren zahlungswilligen Freiern schlafen.

Die Haare stehen mir zu Berge, wenn ich daran denke, wie diese Mädchen, fast noch Kinder, auf diese Art mithelfen müssen, den Unterhalt für die gesamte Familie zu verdienen. Feste Arbeitsverhältnisse gibt es kaum und nur zu den Erntezeiten, für Kaffee beispielsweise, holt man die jungen Mädchen auf die Plantagen, um mit billigen Arbeitskräften die Ernte einzubringen und damit kostengünstig gute Gewinne machen zu können.

Mit einem Schlag ist es dunkel. Primitive Beleuchtungsanlagen versorgen ein paar Hütten, Bars und die schmutzigen engen Gassen mit dürrtigem Licht. Bar heißt hier jedes Loch, in dem irgendwelche Getränke ausgeschenkt werden, ob nun Tee, Kaffee, Brandy, Bier oder die weltbekannte Coca Cola.

In der an Bord oft genannten HAMBURG-BAR sehe ich dann zum größten Teil Leute von unserem Schiff. Kapitän, Chief, den I. Ingenieur mit seiner Ehefrau wie auch den Funker mit Gattin. An einem anderen Tisch erkenne ich unseren Chefsteward, den Koch, den Bootsmann sowie einige Matrosen und Motormänner der MERSEBURG. Von einem englischen Tanker sind spanische Seeleute da, die schon tüchtig alkoholisiert sind und einen fürchterlichen Spektakel machen. Eine stark ramponierte, alte Musikbox grölt in höchster Lautstärke uralte deutsche und amerikanische Schlager. Ein Teil der Gäste singt laut mit, wenn Hans Albers „die Reeperbahn nachts um halb eins“ besingt oder wenn die „Lilli Marleen“ in der englischen Fassung aus den Lautsprechern dröhnt. Bei den Spaniern klettert einer schwankend auf die Tischplatte und schmettert eine geleerte Schnapsflasche auf den Fußboden, wo sie klirrend zerschellt. Die Meute an dem Tisch johlt und tobt. Ein kleiner Junge, barfußig, in einer alten halblangen Hose und einem viel zu großen, an mehreren Stellen zerrissenem Marinehemd, wie man es oft bei sowjetischen Seeleuten sieht, steht unmittelbar vor dem Scherbenhaufen. Noch ein, zwei Schritte und aus den nackten Fußsohlen des Kleinen muss das Blut spritzen, wenn er in die Glasscherben hineintritt. Hastig springe ich auf und ziehe den Knaben um die Glassplitter herum zu mir an den Tisch. Mit großen dunklen Augen sieht er mich unverständlich an, als er auf meinen Knien sitzt und ich vergeblich nach seinem Namen forsche. Michael schaltet sich ein und so erfahre ich, dass dieser ausgesprochen hübsche, kleine Junge taubstumm ist. In meinem Hals sitzt plötzlich ein dicker Kloß und in meiner Brust spüre ich, wie sich mein Herz zusammen krampft. Am liebsten möchte ich hinausrennen und laut schreien, schreien über soviel Elend in der Welt, das hier aufs Anschaulichste wieder einmal zu sehen ist. Ich fühle mich hundeeelend und beauftrage Michael, mit dem Kleinen in die Sozialküche zu gehen und dafür zu sorgen, dass man ihnen noch eine Mahlzeit verabreicht. Zum Begleichen der Reisportionen schiebe ich meinem Fremdenführer drei Dollarscheine in die Hand und dränge die beiden in Richtung Tür.

Es dauert nicht lange und sie sind wieder da. Zufrieden, vielleicht auch dankbar, schaut mich der kleine Bursche an und sein frohes Lachen scheint mir zu beweisen, dass er darüber glücklich ist, satt zu sein. Mittlerweile ist es 22 Uhr vorbei und ich drücke meinem kleinen stummen Freund einen Dollarschein und die gesamten Münzen der Landeswährung in die Hand, die sich noch in meiner Hosentasche befinden. Ich schicke den Kleinen mit Hilfe von Gesten und Zeichen nach Hause, ohne zu wissen, ob er so etwas überhaupt hat. Für heute reicht es mir und ich möchte den Abend beenden und an Bord zurück gehen. Michael jedoch bittet mich, ihm die Freude zu machen und mit in seine Unterkunft zu kommen.

Beim Bezahlen meiner Zeche in der HAMBURG BAR lerne ich die Chefin kennen. Sie spricht recht gut Deutsch und ich erfahre, dass sie früher in Hamburg als Prostituierte tätig war. Vom

ersparten Geld hat sie dann hier in der eritreischen Hafenstadt Assab dieses Etablissement erworben und einen ganz speziellen „Erotikservice“ aufgebaut und eingerichtet. Dafür hat sie einige junge, relativ hübsche Mädchen engagiert, die sie bei freier Kost und Unterkunft für sich „anschaffen“ lässt. Diese Mädels müssen im Lokal die Männer, meistens Seeleute aus aller Herren Länder, zum Trinken animieren und dabei gleichzeitig ihre Liebesdienste anbieten. Die „Madame“ des Hauses, übrigens eine längst verblühte exotische Schönheit von undefinierbarem Alter, ich schätze sie zwischen vierzig und fünfzig Jahre, übernimmt dann die Kassierung. Auch Trinkgelder müssen bei ihr abgeliefert werden und wie mir Michael erklärt, übernimmt sie dafür einen Teil der Bekleidungskosten, die ärztliche Betreuung und die Miete für die Hütten, in denen die kleinen „Sexwilligen“ arbeiten und wohnen. Die landesübliche schmale Verpflegung liegt ebenfalls in ihren Händen.

Ich gehe nun doch auf Michaels Vorschlag ein und als wir auf die Straße hinaustreten, steigt mir der Duft von frisch gebrühtem Kaffee in die Nase. Trotz des arteigenen Geruchs, den jeder Hafen in den Tropen ausströmt, übertönt dieser aromatische Wohlgeruch alle anderen Düfte und ich bekomme augenblicklich einen unstillbaren Appetit auf eine gute Tasse heißen Kaffee. Michael lebt mit seiner Schwester und noch ein paar Freunden und Freundinnen in einem ziegenstallähnlichen Holzschuppen. Auf dem festgestampften Lehmbooden steht inmitten des einzigen Raumes ein eckiger, oben ausgebuchteter Betonklotz, auf dem Holzkohle glüht. Dies erhöht natürlich die schon herrschende Wärme enorm, denn in der Hütte ist es brütend heiß. Eines der Mädchen zerstampft in einem hölzernen Mörser Kaffeebohnen zu Staub. Auf dem Holzkohlefeuer steht eine dampfende bauchige Tonflasche mit Wasser. Der unterdessen fein gemörserte Kaffeestaub kommt nun in eine andere Tonkruke und wird mit dem siedenden Wasser aufgebrüht. Dieser Aufguss kommt nun wieder auf die Glut der Holzkohle und wird aufgekocht. Danach gießt man diesen Sud ganz vorsichtig ab, in eine dritte, wunderschön geformte, bauchige Keramikflasche mit engem langen Hals und einem wohlgeformten, amphorenähnlichem Unterteil. Nach ein paar Minuten, in denen sich der Kaffee gesetzt hat, wird der stark duftende Mokka in kleine, hauchdünne Porzellanschalen gegossen und mit grobem gelben Zucker gesüßt. Ich bekomme als Gast einen winzig kleinen, spatenförmigen Löffel, den einzigen der gesamten Gesellschaft, und ein kleines Stück Tuchfetzen, damit ich mir nicht die Finger verbrenne an der heißen Schale. Dieser Aufguss wird so heiß wie möglich in ganz kleinen Schlucken getrunken und er ist schwarz wie die tropische Nacht hier. Mir schmeckt dieser langwierig hergestellte Kaffee in dieser märchenhaft anmutenden Umgebung trotzdem ganz vorzüglich und ich glaube sicher, dass ich dieses Zeremoniell lange nicht vergessen werde.

Geschirr für Haushalt und Küche haben diese Menschen recht wenig, es gibt ja für sie auch nicht viel zum Hineinlegen. Der Reis wird mit den Fingern gegessen oder, wenn vorrätig, mit einem Stück Fladenbrot. Ich verteile meine letzten Zigaretten und wie ich nach dem Feuerzeug greifen will, muss ich feststellen, dass es mir in der HAMBURG BAR vermutlich entwendet wurde. Sofort will Michael losstürzen, um den Dieb zu stellen und ihm die Beute wieder abzunehmen. Wir ahnen und vermuten zur gleichen Zeit, wer der Dieb sein könnte, und Michael ist kaum zu bremsen, diesen Übeltäter zu fassen. Es gelingt mir schließlich, meinen Gastgeber zu besänftigen und ihn soweit zu bringen, dass er sich am nächsten Tag das Feuerzeug geben lassen soll, um es dann zu behalten. Zum Abschied, es ist mir furchtbar peinlich, drängen sie mir noch eine Coca Cola auf, die ich unbedingt trinken muss. Meinem jungen Freund und Lotsen gebe ich den Rest meines am Morgen beim Funker eingetauschten, äthiopischen Geldes. Als Souvenir möchte er gern noch ein paar Münzen aus der DDR haben und auch diese bekommt er als Andenken von mir.

Mitternacht ist längst vorbei, als wir beide in Richtung Hafen aufbrechen. Am Hafentor möchte ich gern meinen Begleiter mit hinein und aufs Schiff nehmen, um ihm einige Lebensmittel

mitzugeben, jedoch die bewaffneten Posten sind unerbittlich. Auch mein Bestechungsversuch scheitert und ich werde sogar mit Drohgebärden zur Eile angetrieben. Also, nichts zu machen und der Versuch, einen Einheimischen in das Hafengelände mitzunehmen, ist endgültig gescheitert.

Wir verabschieden uns sehr herzlich voneinander und ich muss versprechen, wenn ich wieder nach Assab kommen sollte, unbedingt nach Michael zu fragen und ihn wieder zu treffen. Nachdenklich und tief berührt von den Erlebnissen meines ersten Landgangsaufenthaltes auf dem afrikanischen Kontinent lasse ich einen eindrucksvollen Tag zu Ende gehen. Es dauert eine geraume Zeit, bis ich endlich in den Schlaf kommen kann.

Kinder in Assab, arm, unterernährt und ohne Zukunft. Ein herzzerreißendes Elend, in einer Welt, in der weltweit Milliarden für Kriege und Rüstung ausgegeben werden.

Hartmut Kellner

Irak-Einsatz – Mythos und Wahrheit

Es war ein sonniger Frühlingsmorgen des Jahres 1973. Wir Fachschulstudenten der Aufbau-Seminargruppe CFW 83 (C5-C6) hatten gerade eine Klausur überstanden, bei der uns unser Seminargruppenbetreuer Haschke wie immer einige Schweißperlen auf die Stirn trieb. Um so angenehmer war die Rauchpause draußen auf dem langen Flur des Aula-Decks der IHS Warnemünde und auch die Gespräche drehten sich natürlich nicht um die Schule.

Mein Banknachbar „Emil“ Goertz, der später in Wismar mit viel Geschick und Anerkennung die Reparaturabteilung leitete, stupste mich von der Seite an: „Na, haste alles gut lesen können?“ Ich gebe zu, dass auch wir bezüglich der illegalen Informationsbeschaffung schon vor 40 Jahren beachtliche Initiativen entwickelten, ohne dass man uns im Nachhinein das Patent aberkannt hätte. Sicherlich besaßen wir auch andere Vorstellungen von unserem zukünftigen Beruf – wir wollten etwas werden und nicht wie heute vielfach nur etwas sein. Trotzdem fühlte ich mich leicht ertappt und murmelte so etwas wie Bierausgeben und 'ne Runde schmeißen bei Mutchen im Cafe am Strom. „Hahaha“, lachte Emil, „kannste gar nicht bezahlen. Dazu müsstest du im Irak fahren und dein D-Mark-Konto auffüllen.“

Das Schlagwort Irak war schon vorher irgendwann mal gefallen, und ich erfuhr nur so viel vom Längen, dass DSR-Seeleute dort Tanker bemannt und gutes Geld verdient hätten. „Kannst dich ja mal bewerben“, meinte er. „Sprichst ja gutes Englisch. Alles Weitere kannst du über die zentrale Personalabteilung im Haus der Schifffahrt erfahren.“

Ich gebe zu, dass mich die Sache interessierte. Immerhin sprach ich bedingt durch meine schulische Ausbildung an der Erweiterten Oberschule Quedlinburg gut Englisch und Russisch, war jung verheiratet und Vater einer Tochter. Wer konnte mehr Geld, namentlich Devisen, nicht gebrauchen? Gesagt, getan. Ich bewarb mich, füllte diverse Fragebögen aus und schrieb einen schönen Lebenslauf. Natürlich in Englisch.

Der Sommer kam ins Land, unsere Prüfungen hatten wir absolviert und der Rückfluss in die Flottenbereiche begann zu greifen. Kein Wort vom Irak. Dafür von Frau Reiter, Arbeitskräftelenkung Asien/Amerika. Ein I. Ing. wurde für MS ERFURT benötigt und man hatte mich dafür vorgesehen.

Natürlich sagte ich zu. Ein Typ IV-Schiff konnte mich nicht erschrecken. War ich doch schon als III. Ing. auf der SCHWERIN und als II. Ing. auf der GERA gefahren.



Der Einsatz als I. Ing. gleich nach der Schule war ein Glücksfall. Nicht jeder kam so zügig die Leiter hoch. Vielleicht war es auch gutes Timing. Der Sommer 1973 war heiß und wer wollte schon gern zu der Jahreszeit auf Typ IV fahren?

Bevor wir Rostock verließen, sickerte doch noch etwas betreffs Irak durch. Es wurden keine Leute mehr gebraucht – die Iraker hatten die Sache auf Eis gelegt. Damit war das Thema für mich durch und ich widmete mich den anstehenden Aufgaben auf der ERFURT.

Immerhin blieb ich auf diesem Schiff unter Kapitän Herbert Großklags und Chief Karl Bauer mit Unterbrechung fast zwei Jahre. Schöne Häfen und eine tolle Crew.

Das Jahr 1975 neigte sich dem Ende zu und wir waren mit der ERFURT im ostasiatischen Raum unterwegs, als eines Tages den Kapitän ein verschlüsseltes Telegramm erreichte. Es enthielt eine Anfrage, ob der I. Ing. Kellner noch an einem etwa einjährigen Irak-Einsatz interessiert wäre. Mehr erstmal nicht. Natürlich war ich interessiert! Nach Abklärung mit meiner Familie gab ich mein Einverständnis und wurde prompt vorm Weihnachtsfest in China abgelöst. An den Namen meines Ablösers erinnere ich mich nicht mehr, aber das tut ja auch nichts zur Sache. Viel interessanter war die Frage, wieso Offiziere der DSR plötzlich wieder irakische Schiffe besetzen sollten. Es dauerte nicht lange, bevor ich Näheres erfuhr. Die Iraqui Maritime Transport Company (IMTC) hatte sich über LIMEX Berlin, ein Außenhandelsunternehmen der DDR, Hilfe bei der Indienststellung und Führung von vier geplanten neuen Schiffen erbeten, die in Japan auf einer kleinen Werft gebaut werden sollten. Deren Namen waren AL-KINDI, AL-RAZI, AL-FARABI und AL-WASITTI, benannt nach prominenten Persönlichkeiten des Islam im frühen Mittelalter.

Aus dem Datenblatt der Schiffe:

ALFARABI (Iraq), DRY CARGO SHIPS WITH DECK CRANES

IMO Number: 7500487, Flag: Iraq, Builder: Country: Japan, Company: Shinjima, Year: 1976, Type: General Dry Cargo Ship, Sequence: MP2CMFN, Hull Form: H13, Tonnage: Gross-Tonnage: 5,885 tons, Deadweight: 8,342 tons, Dimensions: 115.68 × 18.95 × 8.39 m (379.53 × 62.17 × 27.53 ft), Speed: 15.5 kt, Machinery: Screw Type: Single Screw, Engine Type: Motor vessel, Company: Mitsubishi HI, Sister/Similar Ships: Sisters: ALKINDI (7500463) (Iq); ALWASITTI (7500499) (Iq)

Da lag sie nun also vor uns, die neue Aufgabe.

Wir, das war ein kleines Team von sechs Offizieren unter Führung von Kapitän Wolfgang Richter, seinem I. Offizier Peter Jürgens, dem II. Offizier Winfried Staker, dem Chief Alfred Strauch, dem I. Ing. Hartmut Kellner und dem E-Ing. Rainer Woelfer. Zu den Kriterien der Auswahl und Zusammenstellung kann ich nichts sagen, aber die Prämissen waren ja klar. Viele Jahre später erfuhr ich, dass ich in Eberhard Trott einen weisen und kompetenten Fürsprecher in der Inspektion besaß, der für meine Eignung bürgte und den ich dann auch nicht enttäuschte.

Mitte Januar 1976 begaben wir uns also auf den Weg nach Bagdad, nicht ohne vorherigen Zwischenstopp in Berlin und der Inbesitznahme eines burgunderfarbenen Dienstpases mit langfristigem Ausreisevisum. Der geneigte Leser kann sich vielleicht noch vorstellen, dass uns dabei ein wohliger Schauer ob des gezeigten Vertrauens über den Rücken rieselte. Zumindest mir ging das so, und ich hatte zum ersten Mal das Gefühl, dass hier Nägel mit Köpfen gemacht wurden. War ich doch vorher in alle Welt mit einem Ausreise-Stempel der Polizei Rostock im Seefahrtsbuch gereist, devoter Bittsteller bei den diversen Einreisebehörden!

Aber warum Bagdad? Nun, die Antwort lag bald auf der Hand. Eine Staatsreederei wie die IMTC hat ihren Hauptsitz in Bagdad. Das war die einzige Stadt, in der man damals gut leben konnte und alles, was Rang und Namen hatte, lebte hier. Basra hatte zwar den Hafen, aber den braucht man doch nicht vor der Tür, nicht wahr? Als ich vierzehn Jahre später bei NSB Niederelbe in Buxtehude eine Anstellung fand, fragte ich mich auch, wo dort das Wasser wäre. Und was macht erst die Münchner CONTI-Reederei an der Isar?

Also stellten wir ganz schnell fest, dass Bagdad das Zentrum der Macht war und wir dort etwa drei Wochen verbringen müssten, ehe es weiter nach Japan zur Fertigstellung der AL KINDI gehen sollte.

Pflichtbewusst kreuzten wir nun jeden Morgen im Reedereigebäude auf und gingen den Beamten dort auf den Senkel, und ich frage mich noch heute, warum wir nicht eher auf den Gedanken kamen, der arabischen Mentalität Tribut zu zollen und unseren Tag mit Spaziergängen und Basarbesuchen zu füllen. Na ja, keiner der Entscheidungsträger wollte sich wohl bloßstellen und zuerst das Signal zum Nichtstun geben.

Zwei Episoden sind aus dieser Bagdad-Zeit hängen geblieben. Zur ersten konnte Kapitän Richter die IMTC überzeugen, uns mal was Kulturelles zu spendieren. Somit fuhren wir nach Babylon und bewunderten die antiken Bauwerke. Während der Herrschaft Saddam Husseins und nach dem letzten Golfkrieg haben Teile der Ausgrabungen gelitten bzw. wurden zerstört oder ausgeraubt. Laut Wikipedia übernahmen polnische Truppen ab September 2003 die Lagerführung in Babylon. Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Die zweite Episode lehrte uns, dass wir Seeleute trotz unserer Tschinscher-Erfahrungen in Indien und Afrika doch immer wieder leicht von einem gewieften Araber überboten werden. Wir wunderten uns nämlich, warum der Hotelmanager alle Woche ankam und unsere schönen Pässe einsammelte. Angeblich benötigte er sie für die Verifizierung unseres physischen Daseins bei irgendeiner Behörde. Erst viel zu später erfuhr ich, dass dieses Schlitzohr damit in einen Duty-Free-Shop am Flugplatz einkaufen ging.

Naja, wir besaßen zu diesem Zeitpunkt eh kaum Devisen, fühlten uns aber trotzdem ein wenig über den Tisch gezogen.

Wie dem auch sei, die drei Wochen vergingen quälend langsam. Plötzlich war es dann doch soweit – der Flug nach Tokyo und von dort weiter auf die Insel Shikoku mit ihrer Hauptstadt Tokushima wurde Realität. Anfang Februar bezogen wir Quartier im Anan-Daichi-Hotel in Anan-City. Von hier aus war es jeden Morgen ein etwa 20-minütiger S-Bahn-Trip zu der kleinen Werft von Mr. Shinhama, der früher Fischkutter baute und jetzt mit diesem „Großauftrag“

für vier Schiffe in der Größenordnung 5885 BRT völlig überfordert war. Aber das erfuhren wir erst in den folgenden Wochen und Monaten genauer, wenn wir in unserem kleinen Büro saßen und nebenan immer öfter heftige Diskussionen über permanente zeitliche Verzögerungen des Ablieferungstermins überhört werden mussten. Zum besseren Verständnis sei gesagt, dass wir sechs Offiziere nicht die Bauaufsicht des Schiffes führten. Das machten zwei Herren einer dänischen Consulting-Firma. Wir beschäftigten uns mehr mit der Übersetzung von Manuals und Schiffspapieren. Später konnten wir dann auch an Bord und die Systeme erkunden.

Kurz gesagt, wir waren Teil der Crew und viel zu früh vor Ort. Immerhin kamen wir erst im Juli 1976 in Fahrt, bezogen aber schon im Februar das Hotelquartier.

Eine so lange Zeit im fremden Land hat natürlich ihre Höhen und Tiefen.

Gebunden durch unsere sozialistische Moral und Ethik sowie die allmächtige Weisung des Ministers war es gar nicht so einfach, mit Land und Leuten in Kontakt zu kommen. Zumal die Japaner in dieser Beziehung sowieso etwas reserviert sind. Aber über die Monate hinweg gelang es uns durch bescheidenes Auftreten und kleine Dienstleistungen auf der Werft, ein wärmeres Verhältnis sowohl zu Kaffeehaus- und Spielhallenbesitzern (Pachinko! – japanische Mischung aus slot machine und pin ball) als auch zum örtlichen Spa-Center (Sauna, Wechselbad etc.) aufzubauen. Das spektakulärste Highlight für E-Ing. Woelfer und mich war die Aushändigung einer japanischen Fahrerlaubnis mit einer zeitlichen Befristung, so dass wir nun auch in der Lage waren, an den Wochenenden Fahrten zu den Schönheiten der Insel Shikoku zu unternehmen.

Aber wie das so ist im Leben, es muss weitergehen, und trotz aller Verzögerungen kamen wir dann endlich Anfang Juli 1976 mit der AL KINDI in Gang.

Über die vielen Partys, die wir im Vorfeld der Indienststellung noch genossen, will ich lieber schweigen. Das Essen war immer vorzüglich, die Geishas trickreich gekleidet und die kleinen Spiele wie Stein, Schere, Papier führten einmal dazu, dass ich als Verlierer fast nackt vor versammelter Gesellschaft stand, während meine „Gegnerin“ gerade mal ihren siebzehnten hauchzarten Seidenschal abwickelte.

Aber nun begann der Ernst der Seefahrt wieder, und wir standen vor der Aufgabe, eine relativ unerfahrene irakische Crew in die Feinheiten des Schiffsbetriebes einzuführen.

Es würde den Rahmen sprengen, wenn ich auf alle Einzelheiten einginge, die uns die Haare zu Berge stehen ließen. Aber wir besaßen die volle Unterstützung der IMTC und so schmiedeten wir die Crew nach unseren Wünschen. Ein Matrose segelte auf der Jungfernfahrt in Singapur achteraus und wurde während der kommenden zwölf Monate nur noch als Teebringer und Dienstbote in der Filiale Basrah gesehen. Ein irakischer Funkoffizier beschimpfte uns im Trunk. Er musste das Schiff in Basrah verlassen.

Kapitän Richter hielt das Heft in der Hand, und durch unseren langen Vorlauf auf der Werft waren wir in der Lage, zur Not auch alles allein zu fahren.

Aber das war nicht nötig und wir gewöhnten uns aneinander. Wir tolerierten die mit Fernsehtruhen und Taschenrechnern vollgestopften Leerräume, den nächtlichen Schmuggelumschlag auf Reede Basrah im Shatt el Arab, wo diese Güter in Daus runtergelassen wurden, denn im Gegenzug wurden wir in die Familien unserer Seeleute in Basrah eingeladen bzw. genossen freizügige Landgänge und kurvten auch schon mal mit unserem Beiboot durch die von Dattelpalmenhainen umgebenen Wasserarme des Shatt.

Bedingt durch den sechsmonatigen Vorlauf vor der Indienststellung und den vereinbarten zwölfmonatigen Zeitraum des eigentlichen Schiffseinsatzes bis zur Garantiefreigabe in Singapur (Keppel Wharves) ergaben sich einige Besonderheiten.

Chief Mate Peter Jürgens und Chief Alfred Strauch wurden ersetzt. Sie hatten ihre zwölf Monate abgerissen und wollten oder mussten nach Hause. Für den Chief Mate kam

Mr. Bhandakar, ein in England ausgebildeter hochintelligenter indischer Kollege mit Wohnsitz in Neu Delhi, mit dem wir viel Spaß hatten und der eine ausgezeichnete Arbeit leistete. Für die Aufgabe des Chiefs wählte man letztlich mich, da wir vor der Garantiefreisetzung standen und die Wertlisten in voller Arbeit waren. Natürlich in Englisch.

Meinen ursprünglichen Job erhielt Mr. C. P. Patney, ebenfalls ein gut ausgebildeter indischer Kollege aus der britischen Schule. Er brachte bald darauf Frau und zwei Kleinkinder mit an Bord und führte auf dem Chieftop ein beschauliches Treiben ein. Da meine Kammertür tagsüber meist offen stand und ich auf dem Tisch immer eine Schale mit Süßigkeiten stehen hatte, durften Dimpy und Pria gern immer mal reinlangen. Mrs. Patney fragte mich eines Tages ganz erstaunt, warum ich mich ab und an mal in die Sonne setzte? Ein wohlhabender Neu Delhi-Indier muss so blass wie möglich sein und Sonnenbaden würden sie nie. Das täten nur die niederen Kasten. Wieder was dazu gelernt.

Dreizehn Jahre später kamen mir viele Erfahrungen gut zum Nutzen. Immerhin bin ich dann noch weitere 22 Jahre mit gemischten Besatzungen recht zufrieden stellend gefahren.

Die Garantiefreisetzung in Singapur dauerte etwa zehn Tage. Auch die Dänen der Consultingfirma aus der Bauaufsichtsphase hatten sich wieder eingefunden und genossen die Zeit mit Biertrinken und Bugis-Street-Besuchen, der größten shopping street in S'pore. Die Garantiearbeiten wurden von mir geleitet und unterstützt, ein aktives Keppel-Team und ein großartiger Bauleiter waren unsere Partner.

Nach Ende der Arbeiten kam noch einmal die große Überraschung. Während meine nun ja nur noch drei deutschen Kollegen ihren Rückflug antraten, wollte mich die IMTC noch nicht gehen lassen. Was wollten die noch von mir?

Nun trat wieder einmal, wie schon im Vorfeld erwähnt, die typisch arabische Schlitzohrigkeit hervor. Die Kosten für die Arbeiten am Schiff wurden zerpfückt und in Garantiearbeiten und Nicht-Garantiearbeiten geteilt. Tagelang saßen Iraker und Keppel-Finanzdienstler zusammen, um das zu tun. Ich wurde dazu geladen, um die Kosten des zweiten Korbes möglichst komplett zum ersten rüberzuschaukeln. Es gelang mir wirklich, etliche als Nicht-Garantie deklarierte Leistungen auf die andere Seite zu bringen. Das freute die Iraker sichtlich und Mr. Chefetin al Gadamfari als IMTC-Headman ließ sich einen Maßanzug nach dem andern fertigen.

Immerhin gelang es mir, den Rückflug nach Berlin-Tempelhof buchen zu lassen, was ansonsten ja für DSR-Seeleute tabu war. Eigentlich wollte ich da noch eine Stadtrundfahrt in Westberlin machen, aber meine Frau, die mich auf dieser letzten Reise begleitet hatte, war dagegen. Sie hatte mehr Sehnsucht nach den Kindern.

Ich sehe heute noch den Genossen Grenzpolizist in den Katakomben des Bahnhofs Friedrichstraße, wie er vor Schreck erstarrte, als mal kein Rentner vor ihm stand.

Über eine Hintertür wurden wir hinausgeschleust und sahen das Licht der Juli-Sonne 1977 wohlbehalten und glücklich wieder.

Rückblickend war dieser Einsatz für uns, also die erste Besatzung, eine einmalige und positive Erfahrung, die uns das Gefühl gab, auch in einer anderen Liga mitspielen zu können. Ich habe daraus für mich Schlussfolgerungen gezogen, die dazu führten, dass ich mich bereits im Frühjahr 1990 auf die Suche nach einem neuen Arbeitgeber machte, um nicht als Spielball der DSR-Abwickler am Lichtschalter drehen zu müssen.

Die Rache der Trappisten

Der „Ausgeschnorbste“ war recht hartleibig, wenn es darum ging, einen auszugeben. Dieses Titelwort steht zwar nicht im Duden, aber die Fahrensleute, die mit diesem Mann Bekanntschaft machten, nannten ihn so, da er sich gerne selbst eingeladen hat.

Die Story kann ich heute erzählen, weil Heinz G. inzwischen über hundert Jahre alt wäre. Und er konnte, wie wir alle, trotz seiner Sparsamkeit nichts mitnehmen ins Nirvana.

Als Greenhorn bei der Seefahrt lernte ich Heinz im Mai 1960 kennen, der als II. Ingenieur an Bord des MS THOMAS MÜNTZER gemustert war. Die MÜNTZER stand damals unter dem Kommando des legendären Kapitäns Herbert Schickedanz. Ein ausgezeichnete Seemann! Die alten Hasen nannten damals die MÜNTZER liebevoll THOMAS RACK oder auch verschmitzt MS WODKA. Am Eröffnungstag der berühmt-berüchtigten Wismarer Milchbar, welche von unserem verehrten und geliebten „Muttchen“, Frau Dörchel, geleitet wurde, vernichtete unsere Besatzung außer den beliebten „Weißen Träumen“ auch alle anderen alkoholischen Lagerbestände bis auf den letzten Tropfen.

Nun aber zur Geschichte mit Heinz G. Im Juli 1970 musterte er für eine Urlaubsvertretung als Chief auf MS RECKNITZ an. Unsere Reise führte über Antwerpen, wo wir in der Nähe des bekannten Hafenlokals „Spek en Eieren“ festmachten.

Nun hatte unser Ausgeschnorbster von dem spektakulären Angebot des Wirtes gehört, dass derjenige, welcher zehn Doppel-Trappisten-Biere am Abend trinkt, seine Zeche und die seiner mitgebrachten Kollegen frei hätte. (Trappisten – ein römisch-katholischer Mönchsorden. Der Verkauf von Klosterprodukten wie Trappistenkäse oder Trappistenbier trägt zum Unterhalt des Klosters bei.) Wir wussten von der teuflischen Wirkung dieses Starkbieres, welches in Glasschalen ausgeschenkt wurde wie man sie von der Berliner Weiße her kennt. Die Verlockung, etwas gratis zu konsumieren, war für H. G. einfach zu groß. Er fühlte sich stark, und es wäre doch gelacht, wenn er diese zehn Biere nicht schaffen würde.

Wir gingen also nach Wachschluss mit mehreren Mann zu „Spek en Eieren“. Dort tranken wir einige Pils der Marke „Aigle Belgica“. Nur unser Chief wollte unbedingt kostenlos Doppel-Trappisten-Bier trinken. Er legte also los und schon zwischen dem dritten und vierten Glas begann seine Zunge zu stolpern. Beim fünften Glas gab es bereits Ausfallerscheinungen und nach dem etwas hastig getrunkenen sechsten Glas fiel ihm ein Teil des Abendbrotes mitsamt seiner Kauleiste aus dem Gesicht und unter den Kneipentisch.

Ich nahm mein Taschentuch, angelte das Gebiss vom Fußboden auf und steckte es eingepackt in die Hosentasche. Die Aktion wurde von uns abgebrochen. Wir entschuldigten uns beim Wirt. Dieser war aber hinsichtlich des Verzehrs von Doppel-Trappisten-Bier einiges gewöhnt und nahm die Sache mit Verständnis auf. Wusste er doch, dass er sechs teure Biere abrechnen konnte. Wäre unser Ausgeschnorbster noch nüchtern gewesen, ihm wären wohl die Tränen gekommen. Statt kostenlos zu zechen musste er richtig löhnen. Gemeinsam und mit Mühe brachten wir unseren Heinz



MS THOMAS MÜNTZER liegt mit Maschinenschaden im mittleren Atlantik und erhält Hilfe durch MS THEODOR KÖRNER (1965)

an Bord, denn er hatte weiche Knie und schimpfte laut vor sich hin. Wir gingen in unsere Kammern zur Ruhe, und ich war gespannt auf den kommenden Tag.

Mit eingefallenem Gesicht, frustriert und sichtlich verzweifelt versuchte Heinz G. in der Offiziersmesse sein Frühstück mit viel Mühe einzunehmen. Die Scham war groß, aber noch größer war die Angst, die gesamte Mittelmeerreise ohne seine Prothese absolvieren zu müssen. Das bereitete ihm extreme Sorgen. Er meinte, er würde alles geben, wenn er seine so genannten „Dritten“ wieder bekäme. Ich ließ ihn noch etwas zappeln, vergewisserte mich, ob er seine Aussage ernst meine und erlöste ihn von seinen Qualen. Er war schlicht happy, als ich ihm seine „Volkseigenen“ überreichte. Plötzlich war er ein anderer Mensch, der in diesem Moment seinen Geiz, seine Vorteilsuche überwand.

Er hat sein Versprechen gehalten. Heinz ließ, was seine Devisenkasse anging, ordentlich Federn, denn damals schmeckte mir das Heineken besonders gut, und ich konnte in jenen Tagen auch jede Menge davon problemlos vertragen.

Was lehrt uns diese Geschichte?

Wer ständig nur den eigenen Vorteil sucht, muss oft mehrfach draufzahlen. In Sinne der bierbrauenden Klosterbrüder sollten wir immer ohne Verschwendung, aber auch ohne Geiz leben und genießen, denn das letzte Hemd hat keine Taschen. Gleichwohl, möge mein edler Spender einen Ort gefunden haben, an dem es kostenlos zu essen und zu trinken gibt.

Lothar Borbe

Die Geschichte vom Bootsmann Müller

In meinen Seefahrtserinnerungen „auf OSTASIENFAHRT“ (NORA Verlagsgemeinschaft Dyck & Westerheide, 2007) habe ich einiger meiner Kameraden gedacht und auch an unvergessliche seefahrende Originale erinnert. Die Seefahrt brachte manche eigenwillige, gelegentlich gar überirdische Exemplare davon hervor. Je länger die Reise dauerte, desto mehr kristallisierten sie sich heraus. Aus dem Grunde muss ich hier unbedingt noch einmal an diese „Großen“ unserer Zunft erinnern.

An „Lügenschulz“ zum Beispiel, einen wirklich alten Seemann. Schulz war II. Nautischer Offizier auf dem Tanker LEUNA I. Er hatte in seinem langen Seemannsleben, einschließlich zweier Weltkriege, so viel Unglaubliches erlebt, dass die Jungen ihm seine Geschichten einfach nicht abnahmen.

Die Krönung aller Münchhausen-Geschichten zur See lieferte „Bootsmann Müller“. Die DSR war bekanntlich 1952 mit einer kaum nennenswerten Tonnage gegründet worden. 1954 wurde sie sogar zu einer Reederei ohne Schiff, als die VORWÄRTS außer Dienst ging. Ende der fünfziger Jahre trat eine gänzlich andere Situation ein. Die DSR besaß nun zwar Schiffe, allerdings fehlte es an erfahrenem Personal. Das kam dann vor allem von den Seestreitkräften der DDR aber auch gelegentlich aus Westdeutschland. Und jeder „West-Seemann“ brachte ein Stück geheimnisvoller Vergangenheit mit.

Als ab dem Jahre 1958 mit LEUNA I und LEUNA II die DSR ihre ersten Tanker in Dienst stellte, da kam Bootsmann Müller aus dem Westen. „Schorsch“, wie wir ihn nennen durften, brachte nach eigener Aussage seine geballte Tanker-Kompetenz aus der großen weiten westlichen Welt mit in unsere kleine, in Tanker-Dingen noch unerfahrene Reederei. Schorsch war früher auf dem im Jahre 1953 in Dienst gestellten Riesentanker TINA ONASSIS gefahren, sagte er. Das war ein unvorstellbar großes Schiff (Länge über alles 236,40 m) und Schorsch war

auf eben diesem Riesenschiff der Bootsmann gewesen, sagte er. Gelegentlich ließ er uns teilhaben an seinen unglaublichen Erlebnissen und so verkaufte er uns aus jener Zeit auch diese Story:

Onassis kam doch tatsächlich einmal mit seinem Hubschrauber angeflogen, während sich das Schiff im Englischen Kanal befand, und landete auf dem Hubschrauberdeck. „Herr Müller, Ihre Frau liegt in Hamburg im Krankenhaus,“ teilte ihm der besorgte Reeder mit, „und Sie kommen jetzt mit mir mit!“, sagte Schorsch.

Da kannte der Herr Onassis seinen Bootsmann aber schlecht. Bei Schorsch galt die Devise: Dienst ist Dienst und Schnaps ist Schnaps. „Herr Onassis, ich bin der Bootsmann. Mein Platz ist hier an Bord.“ Alle Überredungskünste halfen nicht. Der gute Aristoteles musste ohne Schorsch zurückfliegen. Sagte Bootsmann Müller.

Schorsch Müller konnte vermutlich so schön lügen, weil er wohl selber an seine Schnurren glaubte. Es machte Vergnügen, ihm dabei zuzuhören. Seine „Räuber-Geschichten“ könnten Bände füllen.

Eine weitere Kostprobe will ich noch beifügen:

Wenn wir auf Heimreise durch den Nord-Ostsee-Kanal fuhren, nutzten wir gerne den kurzen Aufenthalt in der Schleuse Kiel-Holtenau, um am Kiosk ein paar Kleinigkeiten einzukaufen. Unser Zielhafen war immer Wismar, der einzige kleine DDR-Ölhafen. Wer während der Hafenliegetage frei hatte, fuhr mit dem Zug nach Rostock, weiter bis nach Wustrow oder ins Binnenland.

Wieder einmal saß ich mit einigen Kollegen im Bummelzug nach Rostock. Neben mir waren das unter anderem Klaus Osterode, Gerhard West und Achim Kern sowie auch Schorsch, der auf der gegenüberliegenden Seite des Abteils Platz nehmen musste, weil unsere Seite belegt war. Irgendwer hatte im Zerssen-Kiosk in der Kanalschleuse die neueste Ausgabe der Fachzeitschrift „Die Seekiste“ erstanden. Die blätterten wir so durch. In diesem Exemplar wurde doch tatsächlich die TINA ONASSIS vorgestellt. An Einzelheiten kann ich mich zwar nicht mehr erinnern, aber ihr Anstrich war nichts Besonderes, wie bei vielen anderen Schiffen auch – unter Wasser rostbraun, über Wasser und Aufbauten weiß, Decks grün, Masten cremefarben. So oder so ähnlich. „Schorsch!“ rief Gerhard West plötzlich und schwenkte das Magazin. „Hier ist die TINA ONASSIS abgebildet. Die ist ja vollkommen rot!“ Ihn musste der Hafer gestochen haben! „Masten, Aufbauten..., alles rot. Das kann doch wohl nicht wahr sein!?“

„Jungs“, entgegnete Schorsch, „das stimmt, könnt ihr mir glauben. Schließlich war ich Bootsmann auf der TINA ONASSIS. Ich brauchte mir bei der Farbenbestellung nie große Gedanken zu machen. Für mich gab es nur eine Farbe, und die war ROT! War natürlich sehr bequem.“ Alles schien geklärt, wenn nicht Gerhard West nach einer kurzen Verschnaufpause zu Schorsch rüber gerutscht wäre und sich entschuldigt hätte: „Ich habe mich geirrt, Schorsch“, und zeigte ihm die wahre TINA.

Jetzt haben wir ihn – dachten wir.

Schorsch schaute sich das Bild nur kurz an, und in einem Brustton tiefster Überzeugung und mit einer abwertenden Handbewegung sagte er: „Das Heft kannst wegschmeißen. Was die da geschrieben haben ist falsch. Die TINA ONASSIS ist rot, vollkommen rot, wie ich euch sagte. Ich war schließlich ihr Bootsmann.“

Schorsch war wohl der einzige, der seine „wahrhaftig wahren Geschichten“ glaubte. Und trotzdem – wir hörten ihm gerne zu. Denn wer so lügen konnte, dem mochte man einfach nicht böse sein. Wir haben auch weiterhin an seinen unglaublichen Abenteuern teilhaben dürfen. Erst nach 1990 kamen neben Chiquitas auch wieder solche „importierte“ Originale ins Land.

Erinnerungen an das Küstenmotorschiff GREIFSWALD

Im Sommer 1961 hatte ich meine Lehrzeit auf MS THEODOR KÖRNER (1) nach zwei Jahren erfolgreich abgeschlossen. Die Lehre war mir relativ leicht gefallen. Ich hatte schon einige Grundkenntnisse in seemännischen Handarbeiten, Bootsdienst, Signaldienst und anderen Arbeiten von der GST mitgebracht. Dadurch konnte ich sogar bei Bootsmann „Bolle“ Pluspunkte sammeln, was auf diesem Schiff ungemein wichtig war. Hatte „Bolle“ jemand auf dem Kieker, dem wurde es schwer gemacht, der bekam kein Bein an Deck.

Gleichwohl, wir haben bei ihm viel gelernt. Das war für die spätere Fahrzeit in der Flotte in vielerlei Hinsicht auch wichtig. Wir waren durch alle Bereiche der Ausbildung gegangen. Hatten Konservierung, Arbeiten mit dem Ladegeschirr, Bootsdienst, seemännische Handarbeiten, Ladungsdienst, Wachdienst auf See und im Hafen, Manöverstationen, Kombüsen- und Pantrydienst gelernt und praktiziert. Auch Granaten drehen (Kartoffelschälen) gehörte dazu. Wir waren in vielen Dingen perfekt, nur selbstständig und vorausschauend arbeiten konnten wir noch nicht. Alles war auf Anweisung und unter Anleitung geschehen und wenn es brenzlich wurde, mussten wir meistens aus den Kinken treten (z. B. beim An- und Ablegen). Diese fehlende Erfahrung musste die Praxis auf den Arbeitsschiffen bringen.

Mein erstes Schiff nach der Lehre war die GREIFSWALD/DHWS – ein Kümo der so genannten 500er Klasse (430 BRT/500 tdw) mit elf Mann Besatzung, fertiggestellt in Wolgast, im August 1955 von der Deutschen Seereederei in Dienst gestellt. Das Schiff hatte zusammen mit MS ANKLAM im Januar 1956 den ersten Liniendienst der DSR nach Finnland eröffnet.

Dort wollte ich ein richtiger vollwertiger Matrose werden. Am Anfang empfand ich das Leben an Bord als fürchterlich. Alles war plötzlich so ungewohnt eng, und ich war ewig müde. Das lag an mehreren Ursachen. Offiziell hatte man immer sechs Stunden Wache und sechs Stunden frei. Hinzu kamen natürlich die all-hands-Manöver wie das Ein- und Auslaufen, Übernahme von Proviant und Ausrüstung, Klarmachen der Luken zum Umschlagbetrieb und das



Seeklarmachen. Hier mussten wir alle ran. Wir waren ja nur ein paar Leute an Bord. Somit dehnte sich der Arbeitstag oft unter harten physischen Anforderungen auf 16 bis 18 Stunden aus. Alle im Nord- und Ostseeraum anfallenden Ladungsgüter wurden transportiert, deren Vielfalt den Besatzungsmitgliedern alles abverlangte. Aber auch auf See kam man nicht zum Schlafen. Die kleine GREIFSWALD fiel in jedes „Seeloch“, und davon gab es im Skagerrak und in der Nordsee – besonders von Herbst bis Frühjahr – jede Menge. Es half auch kein Verkeilen in der Kojen. Die Kümofahrer werden mir beipflichten. Jedenfalls habe ich mir schon damals angewöhnt, beim Wechsel der Kleidung entweder zu sitzen oder zumindest einen festen Halt zum Anlehnen zu benutzen – so auch heute noch.

Eine „Sightseeingtour“ war die Seefahrt auf der GREIFSWALD nicht, und ich wollte so schnell wie möglich wieder absteigen, aber wegen des chronischen Leutemangels bekam ich keine Ablösung. Und so verging Reise um Reise.

Bekanntlich schweißt harte Arbeit eine Truppe zusammen. Man gewöhnte sich an die widrigen Umstände. Es gefiel mir mit der Zeit immer besser, trotz der zum Teil haarsträubenden äußeren Bedingungen an Bord. Durch das monatelange Zusammenleben auf engstem Raum entwickelte sich eine besondere Atmosphäre. Wir waren eine richtige Familie, in der jeder jedem half, bei sämtlichen Arbeiten saß jeder Handgriff, wir verstanden uns ohne große Worte, und ich war richtig traurig, als ich nach einem Jahr absteigen musste. Eine solche Truppe habe ich erst Jahre später auf dem Dampfer THÄLMANNPIONIER wieder kennen gelernt. Ich erlebte auf der GREIFSWALD viele Episoden, die einfach zum Alltag der Seefahrt jener Zeit gehörten, das Bordleben bereicherten und vor allen Dingen die Leute geformt haben.

Eines schönen Tages – gleich am Anfang meiner GREIFSWALD-Zeit – sollten wir in einem kleinen dänischen Hafen festmachen. Den Namen habe ich vergessen. Jedenfalls stand ich plötzlich ganz allein auf der Manöverstation Back. Ich machte das Ankergeschirr klar und legte die Leinen zum Festmachen bereit. Mit gekonntem Manöver steuerte der Alte den Liegeplatz an und stoppte dicht an der Pier auf. Dann rief er von der Brücke „Spring an Land!“ Ich habe mich zwar gewundert, was ich an Land sollte aber ich war ja sportlich und sprang ohne zu zögern. Nun war die Back verwaist. Erst war es still in der Nock, den Alten hatte es wohl die Sprache verschlagen. Dann fand er sie aber lautstark wieder. Ich will den Wortschwall hier nicht wiederholen. Ich weiß auch nicht mehr, was es mich gekostet hat, die Sache wieder auszubügeln. Nennen wir es einfach Lehrgeld. Natürlich hatte ich gelernt, was eine Spring ist, aber unter diesen Bedingungen und ohne Praxis denkt man nicht nach und führt die Order einfach aus. Der Mann von achtern musste auf die Back sprinten und erst einmal meine Stelle einnehmen. Jedenfalls hatten wir nun einen guten Festmacher an Land. Mancher könnte jetzt an eine Kolportage denken. Man mag es glauben oder nicht, mir ist es passiert.

Da es mit dem baldigen Absteigen nicht recht klappen wollte, beschloss ich, meine Kammer ein wenig wohnlicher zu machen. Die Farben hatte ich geschmackvoll gemixt und los ging es – Wände beige und die vielen Verkleidungsleisten seltsam rot. Da die Kammer aber sehr klein war, sah sie hinterher aus wie ein Papageienkäfig. Um ehrlich zu sein, es hat mir überhaupt nicht gefallen. Meine Mitstreiter sahen das anders. Wenn sich die Gelegenheit bot, wurde bei mir gefeiert. Ich habe mich manchmal gewundert, wie viele Leute in diese kleine Bude gepasst haben. Nun ja, man brauchte eben nur den Platz für sich und die Bierflasche. Wenn man noch mehr zusammenrückte, gingen sogar noch eine Gitarre oder ein Akkordeon mit rein.

Die Liegezeit in Wismar war in der Regel sehr kurz. Wenn wir mit dem leeren Schiff ankamen und Kali luden, befanden wir uns nach sechs bis acht Stunden wieder auf See. Da jeder kurz an Land wollte, blieb meist nur die Zeit zum Friseurbesuch und Hemdenkauf. Unterwäsche

und vor allem Hemden konnte man an Bord nicht vernünftig waschen oder pflegen, man konnte sie nur sammeln. Folglich wurde häufig neu gekauft. Beim Absteigen besaß ich jedenfalls eine Unmenge von Hemden. Davon habe ich jahrelang gezehrt. Einige benutzte ich sogar noch während der Studienzzeit an der Seefahrtsschule in Wustrow.

Wie auf jedem Schiff nahm auch bei uns der Koch einen besonderen Platz ein. Manchmal war er nicht zu beneiden. In seiner Bulettenschmiede (Kombüse) stand ein Herd, der seine Tücken besaß. Er wurde mit Diesel befeuert. Wenn unser Koch einmal nicht hellwach war oder ein neuer Koch an Bord kam, gab es regelmäßige Explosionen – mit dem Ergebnis, dass die Herdringe wieder gesucht und die rußgeschwärzte Schmiede neu gemalt werden musste.

Unser Smut konnte recht gut kochen. Ich kann mich nur einmal daran erinnern, dass wir ihm die Hefeklöße an die Kammertür genagelt haben. Wenn aber doch einmal sein Speiseplan unser Missfallen erregte, wurde er kurzerhand vor seiner Kombüse über den Poller gestreckt. Vier Mann – vier Ecken, und wir waren uns über das neue Menü einig. Dafür durfte er bei Einlaufen Wismar sofort verschwinden. Er war frisch verlobt. Wir hatten Verständnis für seine Lage. Er überließ uns bereitwillig den Lastenschlüssel und wir haben uns selber versorgt. Wir verstanden uns alle prächtig.

Während jeder Reise stand mindestens einmal frische Scholle auf dem Speiseplan. Unser Kapitän kam von der Fischerei, kannte die Praxis und wusste genau, auf welchen Fischkuttern die begehrte Ware zu finden war. Nachdem die Signale in Form vom Winken mit der Schnapsflasche ausgetauscht waren, gab es kein Halten mehr. Vor allem die dänischen Fischer waren im Gegenzug für WBS und Wodka besonders freigiebig. Oftmals schleppten die Kutter das Netz sogar während der Übergabe weiter. Es war Gesetz, dass spätestens eine Stunde nach Übernahme des Fisches der Rudergänger die erste gebratene Scholle auf dem Ruderbock serviert bekam. Mir läuft noch heute das Wasser im Munde zusammen. Die GREIFSWALD war ein echtes Arbeitsschiff, der Automatisierungsgrad lag bei Null. Die beiden Luken besaßen Scheerstöcke und schwere Holzlukendeckel, die berüchtigten „Hand-Mc-Gregor“. Sie wurden mit Persenningen, Schalklatten und Verschlussbalken abgedeckt und wasserdicht verschlossen. Für uns Matrosen – besonders im Winter – eine echte Freude, vor allem dann, wenn im Hafen beim Aufrollen der Persenninge mit Salz gespart worden war und man dann bei Seeklarmachen einen Eisballen irgendwie verarbeiten musste. Eine rechte Schinderei unter dem allgegenwärtigen Zeitdruck.

Das Schiff besaß nur ein Handruder, welches dem Rudergänger alles abverlangte. Mittels Ketten wurde die Kraft manuell zum Ruder übertragen. Bei gutem Wetter konnte man wunderbar damit steuern. Bei achterlicher See war das aber Schwerstarbeit, die den Schweiß auf die Stirn trieb. Bei Hartruder und rückwärts laufender Maschine in den Schleusen war der Rudergänger alleine kaum in der Lage, das Ruder wieder auf mittschiffs zu legen. Da musste der Steuermann bei den ersten Umdrehungen immer mit in die Speichen greifen. Von Hart auf Hart waren es immerhin 16 schwere Umdrehungen.

Das Fahren auf diesem für die damalige Zeit modernen Schiff erinnerte gleichwohl auch ein wenig an die Anfänge der Seefahrt. Ein Magnetkompass mit Steuerkompass im Ruderhaus, ein Peilkompass auf dem Peildeck und ein Drehrahmenfunkpeiler – das waren die Navigationsmittel. Außer einem Sende- und Empfangsgerät mit nur 25 Watt Senderleistung und einem Echolot gab es keine weitere Technik auf der Brücke. Bei dem Sender waren Reich- und Sichtweite nahezu identisch. Der Große Belt war funkmäßig schon fast zu weit entfernt, und Rügen Radio war im Kattegat nicht mehr zu empfangen. Wir sind aber dank nautischen Könnens trotzdem immer angekommen. Wenn wir wie üblich über Skagen kamen und durch die Nordsee fuhren, hatte der Steuermann nur eine vage Vorstellung von der tatsächlichen Position. Näherten wir uns dem Zwangsweg und das Licht einer Tonne kam

in Sicht, wurde erst einmal hingefahren und eine Ehrenrunde gedreht. Schließlich musste doch nachgesehen werden, um welche Tonne es sich handelte. Nun hatte man endlich wieder einen genaueren Ort. Auch das war Navigation. Bei Nebel wurde ganz langsam und man kann sagen nach Gehör gefahren, ein Radar gab es ja nicht. Mich überfiel dann immer ein äußerst ungutes Gefühl, besonders wenn ich als Ausguck Maschinengeräusche oder Schraubenwasser hörte, aber kein Schiff sah. Wenn plötzlich doch ein Typhon ganz in der Nähe losrührte und man eventuell schräg über sich noch eine Posi-Lampe erblickte, rutschte das Herz endgültig in die Hose. Was ist das heute für ein gewaltiger Unterschied zu damals. Schon die Einrichtung der Verkehrstrennungsgebiete war ein großer Fortschritt in Sachen Verkehrssicherheit. Wenn man die heute an Bord vorhandene Technik betrachtet, wird der Unterschied zu meiner GREIFSWALD-Zeit besonders deutlich.

Es war ein besonderes Datum, als am 16./17. Februar 1962 die Deiche brachen und die ganze Nordseeküste von der Jahrhundertflut überrollt wurde. Es gab viele Tote und unendliches Leid. Die Medien überschlugen sich und berichteten nichts anderes. In diesen Hexenkessel Nordsee waren auch wir mit unserer kleinen GREIFSWALD geraten. Unser Kapitän war ein in der Fischerei erprobter und erfahrener Seemann. Er erkannte die Situation und entschied, in Richtung Helgoland zu laufen. Wir wollten versuchen, hinter der Insel Schutz zu finden. Wir liefen also bei diesem Wetter so gut es ging mit See und Sturm schräg von achtern auf besagtem Kurs. Das Wetter wurde aber immer schlechter und es kam der Moment, wo erkannt wurde, dass wir es nicht mehr schaffen würden. Jetzt ging es nur noch darum, einen günstigen Moment zu finden, das Schiff zu drehen, um gegenan zu gehen. Wir saßen alle schon seit Stunden mit Schwimmwesten auf der Brücke. Um es kurz zu machen – das Manöver gelang. Die Schäden am Schiff sprachen für sich, aber die Luken blieben dicht und die Maschine blieb trotz der Befürchtungen des Maschinisten bei diesem Gewaltmanöver auf den Fundamenten. Wir hatten Glück gehabt, und das Schiff hatte erneut seine hervorragende Seetüchtigkeit bewiesen. Später hörten wir, dass eine ganze Reihe von Schiffen untergegangen war. In der südlichen Nordsee schwamm nach diesem Wetter viel Holz herum. Offenbar hatten manche Schiffe ihre Decksladung verloren oder haben sie geslippt.

Einige Reisen später braute sich wieder solch ein Wetter zusammen. Diesmal war unsere Position aber günstiger und wir verkrochen uns rechtzeitig südlich von Texel. Wir liefen zum holländischen Hafen Den Helder. Was wir aber nicht wussten, war, dass sich hier der Hauptstützpunkt der NATO-Flotte in Westeuropa befand. So ankerten wir mit unserem kleinen ostdeutschen Kümo der geballten Kriegsflotte des Klassenfeindes direkt gegenüber. Es war schon ein bedrückendes Gefühl, besonders weil das Kontrollboot uns bei der Ankunft sofort eskortierte und die Beamten auch schnellstens an Bord kamen. Die Kontrolle war sehr intensiv und übertraf noch das, was uns aus sowjetischen Häfen bekannt war. Offenbar wurden wir wohl als hochgefährliche Spione angesehen. Es wurde buchstäblich alles untersucht, sogar Kugelschreiber wurden aufgedreht und begutachtet. Es hätten ja Minikameras oder James-Bond-Waffen sein können. In unserer Panik haben wir dann möglichst unauffällig unsere Schnapsflaschen, die eigentlich zum Aufbessern unseres Handgeldes in Antwerpen oder London bestimmt waren, über Bord fallen lassen. Ich bin mir aber sicher, dass unser Schnaps das Prisenkommando am allerwenigsten interessiert hätte. Jedenfalls sind wir bei Wetterbesserung schnell wieder verschwunden.

Es gab an Bord noch sehr viel mehr solcher Episoden, die es wert wären, erzählt zu werden. Sie würden reichen, ein Buch zu füllen. Gerne denke ich an die Zeit auf der GREIFSWALD zurück, die auch mich in gewisser Weise geprägt hat. Hier habe ich die ersten richtigen Schritte in Richtung Seemannsleben gemacht, die ich später noch als Kapitän beschmunzeln konnte.

Meilenlauf

Seefahrer wissen, was Meilenlaufen bedeutet. Nach einer längeren Wertzeit wird die Leistungsfähigkeit der überholten Maschinen auf Herz und Nieren geprüft, wie viel Kraft sie nach der Überholung entfaltet und welche Höchstgeschwindigkeit jetzt mit ihr erreicht werden kann. Natürlich hat man auch ein Auge auf den Verbrauch. Erst wenn alles reibungslos und ohne Beanstandung funktioniert, die aufgezeichneten Datenkurven und Diagramme ausgewertet sind, erfolgt die Abnahme der Schiffsmaschinen durch die Technischen Offiziere der Besatzung.

Eines Tages, Ende der 1960er-Jahre, war es auch an Bord unseres Schiffes, des MS EDGAR ANDRE, mal wieder soweit. Wir liefen aus zum Meilenlauf auf der Ostsee, einem Abschnitt der Kadetrinne zwischen Warnemünde und Rügen. Für die Werftingenieure eine interessante und spannende Abwechslung, immer behaftet mit der bangen Frage: „Läuft die Maschine jetzt wie ein Bienchen, oder? Wie reagiert der erneuerte Mechanismus der Kühllast und wie die E-Anlage des Bordkranes?“

Alle Mitglieder der Besatzung hatten jetzt reichlich zu tun, denn der Meilenlauf war schließlich auch abschließender Höhepunkt der Wertzeit, der für uns soviel bedeutete wie Schiff seklar machen, an Bord aufräumen, die Decks und das Schiffsinnere klarieren. Während der Liegezeit in der Werft wurde von der „Notmannschaft“ nur das unbedingt Erforderliche erledigt. Das Erfreulichste für uns war, dass die Urlauber der Stammbesatzung an Bord zurückkamen. Endlich arbeitete auch die eigene Kombüse wieder. Die Werftkantinenverpflegung war damit ab sofort für uns passè. Das Essen war eigentlich nicht schlecht gewesen, aber an Bord stand nun mal unser „heimischer“ Herd und hier Mahlzeit zu halten, war für die Besatzung bequemer. In der Mannschaftsmesse wurde am Tag des Meilenlaufes und gleich nach der mittäglichen Essenausgabe das gesamte Geschirr, Teller, Tassen, Schüsseln usw. gestapelt, denn Regale und Schränke sollten vor dem Einräumen einer gründlichen Säuberung unterzogen werden. Alles, vom technischen bis zum nautischen Personal, befand sich in Bewegung, auch der Purser, die Stewardessen und die Kombüsenbesatzung sowieso.

Unser Meilenlauf begann mit der Einnordung des Mutterkompasses. Dann ging es auf die „Rennpiste“. Die Ostsee war zu diesem Zeitpunkt spiegelglatt, Wind war kaum zu spüren, und das Schiff hatte ohne Ladung nur wenig Tiefgang. Es würde mit der im Dock von „Bremsmuscheln“ befreiten Außenhaut und einer überholten Maschine nur so „dahinsausen“. Was konnte also schon passieren? Die Maschinen tuckerten mit hoher Drehzahl vor sich hin, die E-Anlage funktionierte, die Ingenieure waren zufrieden.

Nach einiger Zeit näherten wir uns der Wendemarke. Als Manöverruderträger empfand ich es als willkommene Abwechslung, für kurze Zeit





auf Autopilot schalten zu dürfen, um im Auftrag des „Alten“ die Stewardessen auf das bevorstehende Wendemanöver des Schiffes hinzuweisen, schließlich fuhren wir unter Ballast und mit größtmöglicher Geschwindigkeit. Das Schiff würde backbordseitig überholen, und das Porzellangeschirr sollte deshalb gesichert werden.

In der Mannschaftsmesse war „Rein Schiff“ angesagt. Es roch nach Reinigungs-

mittel, das Geschirr war säuberlich zum Einräumen gestapelt, unsere Stewardessen waren gerade mit den Gardinen beschäftigt, als ich ihnen auftragsgemäß zur Vorsicht riet und höflich mitteilte, dass der Dampfer gleich auf Gegenkurs gehen und dabei gewaltig krängen würde. Freundlichkeit, Höflichkeit und Respekt im Umgang mit anderen bestimmen auch heute noch mein Handeln. Ich teilte also alles Notwendige mit, allerdings begleitet durch ein freundliches, zugegebenermaßen vielleicht auch ein wenig schalkhaftes Lächeln, wie mir aber erst später gesagt wurde. Diese Freundlichkeit war vielleicht mein Fehler. Was der bevorstehende Kurswechsel für sie bedeuten würde, dürfte den Stewardessen aber nicht fremd gewesen sein, denn sie hatten ja alle schon „Seebeine“.

Auf der Brücke zurück und das Ruder wieder in der Hand, kam jetzt an mich der deutliche Befehl „Hart Backbord!“. Ich bestätigte „Hart Backbord“ und lenkte das Schiff befehlsgemäß in die Richtung. Im großen Bogen, wenn auch mit geringerer Drehzahl, aber immer noch mit guter Geschwindigkeit bewegte sich das Schiff auf Gegenkurs, allerdings nicht ohne die vorhergesagte, unvermeidbare Neigung. Auf geradem Kurs gelangten wir nach einiger Zeit auf die Reede von Warnemünde, um uns hier für kurze Zeit auf Ankerposition zu begeben. Für mich endlich Gelegenheit eine Pause einzulegen, mit dem dazugehörigen Kännchen. Oh Gott, was war das für ein Chaos in der Mannschaftsmesse! Die vielen Scherben erinnerten eher an einen Polterabend als an „Rein Schiff“. Dazwischen lagen Blumenpötte und wütende Stewardessen auf den Knien mit Handfegern, Wischlappen und Pützen. Ich verstand es nicht, hatten die Frauen sich etwa in die Wolle gekriegt und gegenseitig bearbeitet? Es dauerte aber nicht lange und ich war über die Ursache ihrer Wut umfassend informiert. Ich sei der Schuldige. Zwar hätte ich deutlich auf das Wendemanöver hingewiesen, habe aber „schalkhaft“ gelächelt, als ich von der bevorstehenden Krängung des Schiffes sprach. Sie teilten mir das unnötig lautstark und in überschwänglicher Weise, fast schreiend, mit. In dem Moment erschien das ewige Möwengekreische im Gegensatz zum Geschrei der Stewardessen nur wie ein Piepsen. War es ein Scherz, oder sollten sie, im Angesicht spiegelglatter See und fast völliger Windstille, meine mit „Lächeln“ abgegebene Warnung über die bevorstehende Krängung des Schiffes etwa ernst nehmen? Sie hatten sich für ihre Version, die Warnung als Scherz zu werten, entschieden.

Mit einem Pausenkaffee wurde es in dieser Situation für mich nichts. Ich fragte auch gar nicht erst und zog mich sicherheitshalber zurück. Seeleute wissen eigentlich was Meilenlaufen bedeutet, aber Frauen mit Seebeinen hätte man das wohl noch einmal näher erklären sollen.

Maschine STOP!

Diese Story fängt eigentlich ganz harmlos an. Nach dem Ankauf des MT LÜTZKENDORF durch die DSR wurden in Kiel auf der Werft einige Verbesserungen im technischen Bereich vorgenommen. So wurde auch eine neue Telefonanlage (Induktionsfernsprecher) installiert, wozu die vorhandenen Kabel der alten Anlage benutzt wurden. Man brachte aber nur auf den wichtigsten Stationen Telefone an, so auch auf dem Poopdeck, um eine Verbindung zur Brücke bei An- und Ablegemanövern zu haben. Dabei war natürlich von Nachteil, dass der Steuermann auf der Manöverstation immer erst zum Telefon laufen musste, wenn eine Meldung von „oben“ kam.

Nun hatte unser Funker die Idee, eine Wechselsprechanlage zu bauen und dazu die noch vorhandenen freien Adern des alten Telefonkabels zu verwenden. Wir „klingelten“ also das Kabel Brücke–Poopdeck durch, was sich als etwas schwierig gestaltete, da keine Unterlagen über den Verlauf des Kabels vorhanden waren und es einige Abzweigungen gab, welche durchgeschaltet werden mussten. Als Verstärker für die Wechselsprechanlage wurde eine nicht benötigte Empfangseinrichtung der Funkanlage, welche im Kartenraum vorhanden war, zur Benutzung umgebaut. Lautsprecher und Mikrofone wurden angebracht. Die so entstandene Anlage wurde nun beim An- und Ablegen des Schiffes benutzt.

Bei der Installation hatten wir aber eine Abzweigdose der alten Telefonanlage nicht gefunden und so war bei eingeschalteter Wechselsprechanlage das Telefon Brücke–Maschine gestört, was sich durch ein Brummen im Telefonhörer des Maschinenraumes und durch eine Induktionsentladung von der Hörmuschel zum Ohr sehr negativ auswirkte.

Bei einem der Einläufe in den Ölhafen Rostock kam es nun zu der folgenden Situation: Das Schiff hatte gegen Mittag die Wendeplatte im Seehafen schon passiert, der Maschinenraum war mit dem entsprechenden Personal, unter anderem mit dem III. Technischen Offizier und dem II. Elektriker, besetzt. Da es Mittagszeit war, löste ich den II. Elektriker zum Mittagessen ab. Es gab laut seinen Aussagen keine Besonderheiten. Kurze Zeit darauf klingelte das Telefon, der III. Technische Offizier nahm den Hörer ab. Dieser zog gleich einen Entladungsfunken





zu seinem Ohr, woraufhin er den Hörer nach dem Schreck gleich wieder einhängte, ohne eine Verbindung gehabt zu haben.

Die Hauptmaschine lief mit „Ganz langsam voraus“, auch Schlepper hatten schon die Leinenverbindung hergestellt. Einige Minuten später kam ein Matrose von der Brücke in den Maschinenraum geeilt und beorderte dem Maschinisten „Maschine STOP“, was auch sofort aus-

geführt wurde. Nun stellte sich heraus, dass der Maschinentelegraf keine Änderung der Manöver angezeigt hatte. Ich lief hinter die Hauptschalttafel, um die Sicherungen zu kontrollieren und musste feststellen, dass beide Sicherungsautomaten ausgeschaltet waren. Ich schaltete diese wieder ein und wir bekamen über den Telegrafen wieder eine Verbindung zur Brücke. Die entsprechenden Maschinenmanöver konnten ausgeführt werden. Inzwischen hatten die Schlepper auch schon „angetaut“ und so wurde im letzten Moment eine große Havarie mit der Ölpier verhindert.

Nun musste der Fehler, welcher zum Ausfall des Maschinentelegrafen führte, gesucht werden. Es handelte sich bei diesem Telegrafen um eine Anlage, die durch Lampenanzeige und Klingel aktiviert wurde. Es lag also erst einmal nahe, dass eine der Lampen defekt war und zum Kurzschluss und Ausfall der Sicherungen geführt hatte. Ich überprüfte zusammen mit dem II. Elektriker die Anlage, es konnte aber kein Fehler gefunden werden. Bei jedem Ein- und Auslaufen kontrollierte ich jetzt die Sicherungen, da der Fehler nicht behoben schien.

Es traten aber während meiner Einsatzzeit bis zum Sommer 1963 keine weiteren Störungen auf. Die Übergabe meines Ressorts ging an den II. Elektriker. Ich machte ihn nochmals auf die Gefahr des Ausfalls der Telegrafenanlage aufmerksam. Daraufhin meinte er, wir hätten gar nicht nach einer Störung zu suchen brauchen, da er seinerzeit die Anlage zum Zeitpunkt der Wachablösung ausgeschaltet hätte, denn er habe sich gerade mit den Nautischen Offizieren überworfen gehabt und wollte ihnen mal so richtig eins auswaschen.

Diesen Vorfall habe ich während meiner gesamten Seefahrtszeit nicht vergessen, denn was hätte alles passieren können! Telefon zur Brücke ausgefallen, Maschinentelegraf ausgefallen, ein Tanker voll mit 10.000 Tonnen Erdöl und dann kurz vor der Ölpier, Geschwindigkeit „ganz langsam voraus“, in Rostock! Der II. Elektriker war sich offensichtlich nicht im Klaren gewesen, was er da getan hatte.



Maschinentelegraf auf der Brücke des MT LÜTZKENDORF

Tobruk

In den rund drei Jahrzehnte meiner Lebenszeit bei der christlichen Seefahrt bedienten wir mit MS ALTMARK auch die Südlevante-Linie mit den Häfen entlang der nordafrikanischen Küste von Casablanca bis Port Said.

Während einer Liegezeit in Tobruk um 1970/71 fuhren wir die rund sieben Kilometer zur zentralen Kriegsgräberstätte für die in Libyen gefallenen deutschen Soldaten. Von der Partei- und Staatsführung und deren untergeordneten Organen bis hin zum Politoffizier an Bord wurden derartige Ausflüge, auch solche von Alexandria nach El Alamein, ausdrücklich missbilligt, ja, sogar verdammt. Aber der vorausseilende Gehorsam war unter Seeleuten schlecht ausgeprägt und ich hatte einen Auftrag zu erfüllen.

Schon bald nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland starteten die Planungen für dieses Ehrenmal. 1951 begann der Bau auf einer Anhöhe über der Bucht von Tobruk. Es handelt sich um einen quadratischen Bau in der Gestalt eines Wüstenforts von 40 mal 40 Meter und rund 14 Meter Höhe sowie vier Rundtürmen an den Ecken. In das Ehren-

mal wurden 6026 deutsche Soldaten umgebettet, die mit Hilfe der einheimischen Bevölkerung durch den Volksbund deutsche Kriegsgräberfürsorge zwischen November 1951 und November 1953 bei der Feldgrabsuche aus der Wüste geborgen wurden. Die Regierung des damaligen Königreiches Libyen förderte die Arbeiten und gewährte dem Volksbund die kostenlose Ausbeutung von zwei Steinbrüchen. Alles andere Material wurde mit dem Dampfer ALGOL von Deutschland nach Tobruk gebracht. Der Transport des Materials von der Hafenkante mit Lastwagen zur Baustelle über sieben Kilometer dauerte sieben ganze Tage. Am 20. November 1955 wurde die Kriegsgräberstätte eingeweiht.



Hinter den Seitenmauern ruhen in einer Gruft in einzelnen Sarkophagen die Gefallenen. Der Besucher erblickt bei seinem Eintritt in die Vorhalle zuerst ein drei Meter hohes Kreuz aus Eisenguss. Auf dem Boden vor dem Hochkreuz liest er auf einer Gedenkplatte die Inschrift:

„Das deutsche Volk seinen in Libyen gefallenen Soldaten und ihrem Feldmarschall Rommel“.



Zwei Zugänge führen in den Ehrenhof. Von dessen insgesamt 20 Nischen zeigen drei im Relief jeweils drei Soldaten des ehemaligen Deutschen Afrikakorps, die symbolisch trauernd vor dem Grab ihrer Kameraden stehen. 15 Nischen tragen an ihren Wänden die Namen der beigesetzten Gefallenen in Mosaiksetzung. In der Mitte des Hofes tragen vier Engel eine Feuerschale als zentrales Mal.

Einer meiner Bekannten, der von meinen seefahrerischen Aktivitäten wusste, bat mich:



„Solltest du einmal nach Tobruk kommen und die Möglichkeit haben, die Kriegsgräberstätte zu besuchen, schau mal nach dem Namen meines Bruders, der in Libyen gefallen ist. Meine Mutter glaubt immer noch, er käme nach Hause.“

Auf einer Säule fand ich das Buch mit den Namenslisten der gefallenen Soldaten. Auch den Namen des Bruders meines Bekannten fand ich darin. Den Fund dokumentierte ich mit einem Foto. Ich

glaube, danach fand die leidgeprüfte Mutter beider Söhne ihren inneren Frieden, nachdem sie wusste, dass ich als ein ihr Bekannter am Grabe ihres Sohnes hatte stehen dürfen.

Das Ehrenmal von Tobruk wird auch zukünftig die Erinnerung an das Sterben so vieler tapferer deutscher Soldaten ebenso wach halten wie deren Vermächtnis an uns zur Selbstbesinnung, zur inneren Einkehr und zur friedlichen Verständigung mit allen Völkern. So, wie wir Seeleute es immer gehalten haben.

Jens Kupfer

Danke, Kapitän!

Diese Reise des MS BERNBURG an die Ostküste Südamerikas begann im Januar 1985. Wie immer begaben sich Mitglieder der Stammbesatzung vorher in den Urlaub, so dass diese durch die so genannten Springer ersetzt werden mussten. Auch die Funktion des Schiffsführers war davon betroffen. Kapitän Hans-Werner Sass sollte das Schiff übernehmen. Angeblich lang befahrene Matrosen sagten im Vorfeld: „Das kann ja was werden, der hat Haare auf den Zähnen.“

Wir verließen Rostock, passierten den Nord-Ostsee-Kanal und steuerten Hamburg an. Ich hatte 0–4 Brückenwache und stand während der Revierfahrt auf der Elbe am Ruder. Der Kapitän bat den Second, dem Rudergänger eine Tasse Kaffee zu bringen. Dieser glotzte genauso wie ich ungläubig. Nachdem ich gefragt wurde, ob mit Zucker und Sahne, bot er mir auch noch ein Stück Schokolade an. Ich war baff, ebenso der II. Nautische Offizier. Dessen fragenden Blick bemerkte der „Alte“ und entgegnete: „Steuermann, wenn Sie einschlafen, bin ich da, wenn ich einschlafe der Lotse, wenn der Rudergänger einpennt, ist es Mist“.

Im Verlauf der Reise wurden sowohl die westeuropäischen als auch die sich anschließenden brasilianischen Häfen bedient. Wie auf jeder Südamerika-Rundreise liefen wir natürlich auch Buenos Aires an. Dort bestand die zu übernehmende Ladung aus Expeller (Viehfutter).

Im Hafen wurde, wie jeder Seemann weiß, Hafenwache gegangen. Ich hatte die 8–16 Uhr Wache. Am zweiten Ladetag kam ich an die Gangway und bemerkte hektisches Treiben an Deck. Aus den Lüftern der Luke 4 quoll dichter Rauch. Es wurde berichtet, dass sich in der Luke ein Schmelbrand gebildet habe.

Alle Lüfterklappen wurden geschlossen und die Luke verkeilt und „verknackt“. Eine Brandbekämpfung mit CO₂ ist bei einem Expellerbrand nicht möglich. Man hoffte, diesen durch die Abriegelung ersticken zu können.

Nach Feierabend löste ich den Dienst habenden Wachmatrosen für dessen Abendbrot an der Gangway ab. Der ebenfalls anwesende Deckslehrling guckte gelangweilt über die Schanzing und fragte mich, ob das okay wäre?

Ich schaute außenbords und dachte, mich laust der Affe. Die Außenwand der Steuerbordseite war glühend rot, und die Farbe platzte vom Stahl. Das Abendessen für die Besatzung war natürlich sofort beendet, nachdem ich an der Gangway den Feuermelder eingeschlagen hatte und Feueralarm auslöste.

Bordseitig wurde sofort das Kühlen der Außenhaut mittels Feuerlöschschläuchen eingeleitet. Die Hafenfeuerwehr wurde informiert. Sie war relativ schnell vor Ort, zeigte sich aber mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln recht hilflos.

Unmittelbar achteraus lag SS LIBERTAD, das Segelschulschiff der argentinischen Marine. Dessen Besatzung machte auf Grund der sich zuspitzenden Lage kein Federlesen. Sie kappten ihre Leinen und verließen den Liegeplatz.

Auch an Bord des MS BERNBURG wurde die Gefahr immer größer. Nachdem die Hitze und die Gasbildung im Bereich Maschinenkontrollraum und Maschinenraum obere Grenzwerte erreicht hatte, wurden alle Maschinen abgestellt und der Notdiesel in Betrieb genommen. Der Maschinenbereich wurde laut Plan luftdicht verschlossen, damit eventuell ein CO₂-Einsatz erfolgen konnte.

Da die Hafenfeuerwehr mit ihrem Latein am Ende war, wurde ein Vertrag mit einer Salvage-Firma geschlossen, die entsprechendes Equipment für die Feuerlöschung zur Verfügung stellen konnte.

Bei uns gingen mehrere Schuten sowie ein Schwimmbagger längsseits. Etwa vier Stunden lang wurde versucht, das Feuer zu bekämpfen. Die Maschinenbesatzung kontrollierte ständig die Temperaturen in den benachbarten Tanks.

Als das kritische Maß erreicht schien, wurde die Besatzung aufgefordert, das Schiff zu verlassen. Jeder bekam fünf Minuten Zeit, seine Kammer aufzusuchen und das Wichtigste zu bergen. Vermutlich war den meisten Leuten der Gang die Gefahr gar nicht richtig bewusst. Mir wohl auch nicht. Was nimmt Hein Seemann mit, wenn er in einem fremden Hafen sein Schiff urplötzlich verlassen muss? Levis-Anzug, Adidas-Schuhe, Seefahrtbuch, vorhandene Valuta und den angefangenen Kasten Hafenbräu!

Mit riesigen Pumpen wurde die Luke 4 durch die Salvage-Firma schließlich soweit geflutet, dass das Feuer erstickt schien. Bei einsetzender Tide ging das Schiff wegen der nunmehr bestehenden Überladung auf Grund. Gleichzeitig lief das Wasser in der Luke zu einer Seite



und das Feuer trat wieder zu Tage. Es wurde solange Wasser „nachgefüllt“ bis die Flammen wieder verschwunden waren.

Wir bevölkerten während dieser Zeit die Pier, schauten in den Nachthimmel über Buenos Aires, sahen den anfliegenden Jumbos zu und vermuteten, spätestens übermorgen flögen auch wir nach Hause. Wir glaubten nicht an die Wirtschaftlichkeit der Reparatur eines fast zwanzigjährigen Schiffes.

Durch die Reedereivertretung und die Agentur wurden wir über Nacht im „Grand Hotel“ von Baires eingeecheckt. Nass und völlig verdreckt standen wir in der Hotelloobby und nahmen unsere Hotelschlüssel in Empfang. Auf den Zimmern fühlten wir uns wie Millionäre und plünderten zuerst die Minibar. Keiner kannte so etwas, jedenfalls ich nicht. Zum Frühstück am nächsten Morgen glaubte der Funker an das Gute im Seemann, obwohl er uns eigentlich hätte kennen müssen. Seine Frage, ob denn die Minibars noch jungfräulich wären, wurde überhört. Die Reederei übernahm auch diese Rechnungen.

Im Verlauf des Vormittags befanden wir uns wieder an Bord. Unser Schiff sah schlimm aus. Sämtliche elektrische Leitungen von vorn bis achtern waren unbrauchbar, da das Zuführungskabel im Bereich der Luke 4 bis zum Maschinenkontrollraum verschmort war. Alle Decksmaschinen, wie auch die Kombüse, waren nicht einsatzbereit. Die Besatzung suchte und fand eine zwischenzeitliche Lösung zur Beseitigung des unhaltbaren Zustandes. Es wurde das Landanschlusskabel direkt in der Hauptschalttafel geklemmt und dann am jeweilig benötigten Endverbraucher. Die gesamte Crew leistete während der ganzen Zeit eine sehr gute Arbeit.

Nun begann das Löschen der Expellerladung aus Luke 4. Tagelang wurde der nasse Expeller mit Pumpen auf Schuten befördert. Was schon hart war, wurde mit C-Strahlrohren gelöst. Was das für eine Schweinearbeit in den hohen Unterräumen war, kann sich jeder vorstellen. Nach dem Ende der Löscharbeiten begann die Schadenbestandsaufnahme und die Einleitung notwendiger Reparaturen.

Der Rest ist schnell erzählt. Wenige Tage später verholten wir an einen Reparaturliegeplatz und die Reparaturarbeiten begannen. Da die Werftarbeiter ihre landestypischen Mahlzeiten (gegrilltes „Kuhfleisch“ usw.) an Deck zubereiteten, fiel auch für Hein Seemann das eine oder andere Steak ab. Der Rotwein war auch nach unserem Geschmack.

Nach einigen Wochen Werftliegezeit war unser Schiff wieder seeklar. Kurz vor dem Auslaufen besuchte uns der Werftkapitän, Capitano Rojo, an Bord. Kapitän Sass berief kurzfristig in der Mannschaftsmesse eine Bordversammlung ein. Nachdem Cap. Rojo ein handgeschnitztes Relief übergeben hatte, umarmten sich beide Kapitäne. Auf Anordnung des „Alten“ wurde das Relief in der Mannschaftsmesse montiert.

Am nächsten Tag ging es auf Heimreise, Richtung Norden. Wenige Wochen später erreichten wir Rotterdam. Eine Nachricht machte dort die Runde in der Besatzung. Der „Alte“ werde abgelöst und solle in den frühen Morgenstunden des nächsten Tages die Heimreise nach Rostock antreten.

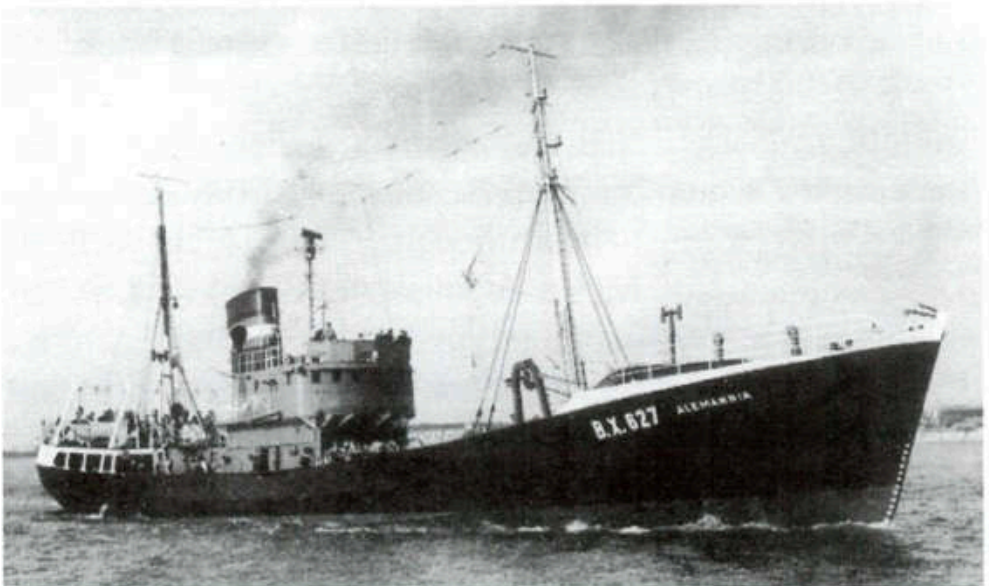
Gegen vier Uhr wollte der Kapitän das Schiff verlassen. Der PKW der Reedereivertretung stand an der Gangway. Es war wie im Kino. Etwa 20 Besatzungsmitglieder befanden sich um diese Uhrzeit ebenfalls schon an Deck, schüttelten ihm die Hand und wünschten ihm eine gute Heimreise. Wir hatten viel miteinander durchgemacht.

Black Frost

Der Wunsch zur See zu fahren, kam mir schon in frühester Jugend, ohne dass ich den Auslöser dafür anzugeben wüsste. Bereits mit acht Jahren las ich, ein Spreewälder Junge, Bücher, die von fernen Ländern, Völkern und von der Seefahrt handelten. Bei der Auswahl der Titel half mir oft ein Lehrer der Volksschule in Werben vor den Toren von Cottbus. Beim Schülerwettbewerb „Seefahrt ist not“ bekam ich für das Basteln eines Modellschiffes einen Preis des Landkreises Cottbus als weiteren Anstoß. Meine Eltern waren zunächst von der Ernsthaftigkeit meiner Absicht zur See zu fahren überrascht, dachten sie doch, dass es sich nur um eine kindliche Schwärmerei handele. Nachdem mein Vater aber mit der „Zentralstelle für Vorausbildung und Berufslehre in der Seeschifffahrt“ einige seiner Bedenken abgeklärt hatte, bekam ich seine Einwilligung für einen Lehrvertrag im Decksdienst der deutschen Handelsmarine. Schon bald nach meiner Schulentlassung im Frühjahr 1942, im stolzen Alter von 14 Jahren, kam dann die Einberufung zur Schiffsjungenschule STETTIN in Ziegenort, Kreis Ueckermünde.

Inzwischen schrieben wir das Jahr 1957 und ich fuhr als Funkoffizier auf der ALEMANNIA, einem ölbefeuerten Fischdampfer von 649 BRT und fast 5000 Zentner Laderaumkapazität. Die Ereignisse zwischen diesen Jahreszahlen, die mich zu meinem neuen Beruf hinführten, würden ein ganzes Buch füllen. Sie seien an dieser Stelle nur kurz angerissen.

Nach Beendigung des einführenden Kurses in Ziegenort mit abschließender Prüfung in Seemannschaft und Signaldienst fuhr ich mit weiteren Vierzehnjährigen per Bahn nach Danzig. In Neufahrwasser, gegenüber der Westerplatte, lag ein Viermastgaffelschoner – unser Schiff! Das Schiff war als Kriegsbeute vorher unter sowjetischer Flagge mit einer estnischen Besatzung gefahren. Jetzt hieß das betagte, noch ganz aus Eichenholz gebaute und wieder in Fahrt zu bringende Schiff NORDWIND. Mit sechs Decksjungen aus Ziegenort und einem Bootsmann im Rentenalter waren wir an Deck komplett.



In der folgenden Zeit fuhren wir alle möglichen Frachten von und zu den Häfen Rönne, Libau, Windau (Ventspils), Riga und Gotenhafen. Das ging bis zu einer Nacht im Oktober 1942 gut. Wir befanden uns auf der Reise nach Riga querab von Kap Domesnäss, als wir auf ein Riff liefen und mit dem Vorschiff auf einem Unterwasserfelsen festsäßen. Nach einer aufwendigen Bergung der Crew fuhren wir auf dem Lloydampfer ROBERT MÖHRING mit Hunderten verwundeter Soldaten von der Ostfront im Zwischendeck zurück nach Danzig. Ich wurde abgemustert und reiste erst einmal, um die Vermittlung auf ein anderes Schiff abzuwarten, nach Hause in den Spreewald.

Das Ende des Krieges erlebte ich frierend im Schützengraben nahe Schneeberg im Erzgebirge.

Nach kurzer Gefangenschaft kam ich, meiner Ausbildung angemessen, im Sommer 1945 auf der Suche nach Arbeit zurück an der Küste auch nach Bremen-Vegesack. Der Hunger zwang mich, eine Arbeit zu suchen, wo es etwas zu essen gab. Ich heuerte auf dem Logger SPERBER zum Heringsfang an. Über die Musterung auf dem Fischkutter NORDSTERN mit seiner fünfköpfigen Besatzung kam ich später auf den Fischdampfer LÜTZOW. Mein Ziel, ein nautisches Patent zu erwerben, hatte ich noch nicht aus dem Auge verloren. Mir fehlten nur noch zwei Monate an der damals geforderten zwanzigmonatigen Segelschiffsfahrzeit. Die wollte ich mir auf einem Fischkutter „erfahren“, denn der galt als Segelschiff. Auf dem Fischkutter BREMEN traf mich und die gesamte Besatzung dann ein folgenschwerer Unfall. Ich war inzwischen 20 Jahre alt geworden und der so genannte I. Matrose auf dem mit sieben Mann besetzten Fischkutter. Wir fischten mit dem Grundschieppnetz südöstlich der Insel Gotland. Dabei zogen wir zwei Bomben mit aufgemalten gelben Ringen an Deck. Deren Inhalt bestand aus einem chemischen Kampfstoff, Gelbkreuz oder Lost II genannt. Durch die austretenden Chemikalien erlitt die Besatzung schwere Verätzungen. Ich erblindete zeitweilig, wobei Narben auf der Hornhaut meiner Augen zurückblieben. Meine Sehschärfe reichte für eine Nautikerlaufbahn damit nicht mehr aus. Beruflich musste ich mir etwas Neues einfallen lassen. Meine Wahl fiel auf die Laufbahn eines Funkoffiziers, eine völlig neue berufliche Orientierung. Nach über einem Jahr Pauken konnte ich bei der Oberpostdirektion Bremen die Prüfung zum Erwerb des Seefunkzeugnisses erfolgreich ablegen.

In den 1950ern, als noch eine ansehnliche und moderne deutsche Hochseefischereiflotte existierte, waren deren Fahrzeuge vom Englischen Kanal bis Spitzbergen, von Neufundland bis zur Barentsee zu finden. Hemmnisse durch erweiterte Hoheitszonen oder Fangquoten kannte man noch nicht. Es zählten nur die Menge der gefangenen Fische und der damit verbundene Auktionserlös an einem der Fischmärkte.

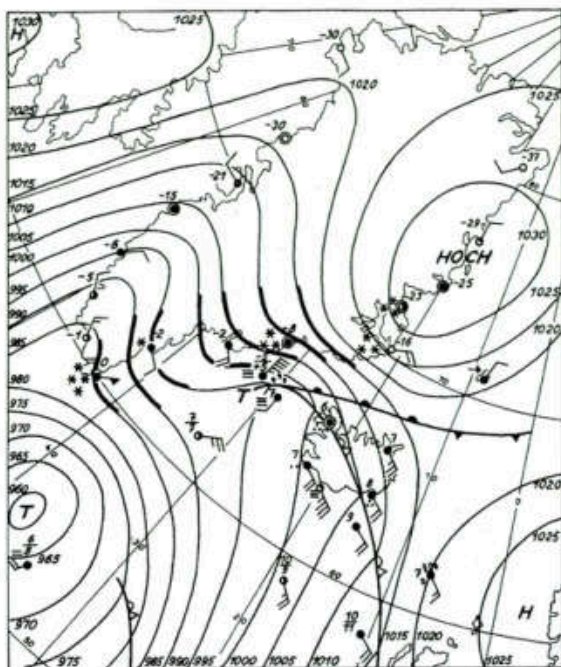
Am 29. März 1957 befanden wir uns seit zwei Tagen ganz allein östlich von Angmagssalik (Ostgrönland), etwa im Raum 65,8 Grad Nord, 32 Grad West, und fischten hart an einer nördlich von uns gelegenen Packeisgrenze. An der Spitze der 24 Mann starken Besatzung stand Kapitän Karl Schumacher, mit dem ich bereits 1947 als Matrose auf dem Fischdampfer LÜTZOW zusammen gefahren war. Es wehte ein eisiger Nordsturm, der uns mit Stärke 9 direkt vom Packeis her mit arktischem Seerauch, nässenden Nebelfetzen und Nieselregen um die Ohren blies. Der Seegang war dabei, bedingt durch die unmittelbare Nähe des Eises, so niedrig, dass wir trotz des Sturmes noch fischen konnten. Ansonsten ist das Fischen bei dieser Windstärke mit entsprechendem Seegang meist nicht mehr möglich.

Die Fischdampfer waren damals noch durchweg Seitenfänger, die beim Netzeinholen quer zur See lagen. Die dadurch oftmals überkommenden Brecher haben vielen Seeleuten zu unfreiwilligen Bädern verholfen, wobei leider auch mancher gute Mann für immer über Bord gewaschen wurde. Auch für unsere Matrosen auf der ALEMANNIA war die Arbeit an Deck

an diesem Tag alles andere als ein Vergnügen, peitschte ihnen doch dieses nass-eisige Gemisch mit Sturmstärke in ihre Gesichter. Alle waren aber schon lange an Bord, Kummer gewöhnt und hart im Nehmen. Mir erging es da schon besser, saß ich doch hoch und trocken vor meinen Geräten im Funkraum und hörte mir das Gezeter aus den Lautsprechern dreier Empfänger an. Es war nicht unbedingt gemütlich, die Tür zur Brücke stand wie gewöhnlich offen, aber das war ich gewohnt. Dann stieg plötzlich ein Unbehagen in mir auf, als die Lautstärke des Funkverkehrs immer geringer wurde und schließlich gar nichts mehr zu hören war. Die Überprüfung der Empfänger und Sender ergab keine Störung, so dass es nur noch an den Antennen liegen konnte. Also begab ich mich die paar Schritte nach vorn zur Brücke, um nachzusehen, was

da los war. Dabei wurde mir zum ersten Mal bewusst, wie schwammig die Schlingerbewegungen des Schiffes geworden waren. Kapitän Schumacher hatte übrigens inzwischen das Hieven des Fanggeschirrs veranlasst und war wie immer in dieser Situation allein auf der Brücke. Er machte mich auch umgehend auf etwas aufmerksam, das ich im gleichen Augenblick selber sah. Die ganze Takelage des Vormastes bis hoch zum Flaggenknopf, alle Aufbauten, praktisch das ganz Schiff war von einer durchsichtigen glasurähnlichen Eisschicht bedeckt bzw. umgeben. Meine von Mast zu Mast, über Rahen laufenden Antennen aus sehr dicken Kupferlitzen, die jedem Orkan standhielten, hingen als armdicke Eiswürste gebrochen herab. Dem Gewicht des anhaftenden Eises waren sie nicht mehr gewachsen gewesen.

So eine Art der Vereisung hatten wir beide noch nicht erlebt. Trotzdem wussten wir, um was es sich handelte. Die englischen Fischerleute nennen es „Black Frost“. Die andere Art von Vereisung, die durch überkommendes Seewasser, Gischt und Brecher zustande kommt, wird „White Frost“ genannt und lässt sich abschlagen. Hier in unserem Falle fror ganz einfach das über die See stürmende Gemisch aus Seerauch, Nebel und Nieselregen an allem was Schiff war fest. Kapitän Schumacher, der die Gefahr, die auf uns zukam, rechtzeitig erkannt hatte, ließ das Fanggeschirr schon vor Ende der eigentlichen Schleppzeit einholen, um voll manövrierfähig zu werden. Uns war ohne viel Worte zu machen klar: Wenn die Vereisung unseres Schiffes so weiterginge, musste die durch die viele Tonnen schwere Eislast hervorgerufene Topplastigkeit auf Dauer unweigerlich zum Kentern der ALEMANNIA führen. Ein Überleben würde es für uns dann nicht geben. Zu gut war uns auch noch das Schicksal der beiden englischen Fischdampfer LORELLA und RODERIGO in Erinnerung, die am 28. Januar 1955 durch Vereisung im Froststurm nördlich von Island mit ihren gesamten Besatzungen untergegangen waren.



Wetterlage am 29. März 1957, 12 Uhr MGZ (aus „Der Seewart“ Heft 1, 1958)

Noch hielt sich das starke Überholen des Schiffes, bedingt durch das Hieven der kilometerlangen Kurrleinen in erträglichen Grenzen. Nachdem die Scherbretter vorgehievt und abgefangen waren, wurde das Schiff mit dem Heck in den Wind gedreht, damit der Dampfer beim Netzeinholen keine Dummheiten machte.

Als erste Maßnahme gegen die drohende Kentergefahr sollte das Schiff nun in eines der vielen Treibeisfelder bugsiert werden, denn in so einem Eisfeld darf man eine ruhigere See erwarten. Normalerweise wurde den Eisfeldern natürlich aus dem Weg gegangen, da sie die Gefahr einer Leckage oder Beschädigung der Schiffsschraube mit sich brachten. Aber die Aussicht zu kentern, war für uns in diesen Augenblicken wesentlich unangenehmer. So klemmte ich mich hinter das Radargerät, um die Umgebung zu erkunden. Mit List und Tücke – die Vereisung des Scanners wirkte sich auch auf die Anzeige am Bildschirm aus – konnte ich mehr ahnend als sehend die Konturen eines Eisfeldes ausmachen. Nachdem sich das Fanggeschirr an Deck befand, wurde der Kurs in diese Richtung abgesetzt. Inzwischen waren auch der I. Steuermann und ein Rudergänger auf die Brücke gekommen und berichteten über die Unmöglichkeit, das Eis abzuschlagen. Es war eisenhart und stellenweise bis zu 10 cm dick. Die einzige Rettung konnte für uns nur darin bestehen, so schnell wie möglich in wärmere Gefilde zu kommen. Die Decksleute wurden unter Deck geschickt und verschwanden in ihren warmen Unterkünften. Wir dampften nun schräg vor dem Wind laufend nach Südosten auf das Eisfeld zu. Im Stillen hofften wir, dass die Vereisung endlich nachlassen oder ganz aufhören würde. Die Topplastigkeit wirkte sich teilweise bereits so schlimm aus, dass der Dampfer mit einer Krängung von fast 30 Grad „hängen blieb“. Nur mit Ruder- und Maschinenmanövern gelang es dem Kapitän immer wieder, das Schiff, wenn auch widerwillig, auf die Beine, das heißt auf ebenen Kiel zu bekommen.

Diese kurze Fahrt bis zum Eisfeld setzte uns nervlich am meisten zu. Trotzdem verlief auf der Brücke alles ohne Dramatik. Es wurde kein überflüssiges Wort gesprochen. Der sonst übliche lockere Umgangston war allerdings einem stillen Ernst gewichen. Die Spannung löste sich etwas, als wir das geräuschvolle Spektakel der an unseren Bordwänden entlang schurrenden Eisschollen vernahmen. Es klang wie Musik in unseren Ohren. Wie erwartet ließ die Kenterneigung des Schiffes in dem ruhigeren Wasser nach. Wir hatten zwar noch etwas Schlagseite nach Lee, aber wahrscheinlich nur noch durch den Druck des andauernden Nordsturmes. Zudem hatte sich die Vereisung, ohne dass wir es zunächst wahrnahmen, nicht fortgesetzt.

Nach einigen Stunden, das Eisfeld hatten wir in östlicher Richtung durchfahren, trafen wir auf eine Reihe fischender Fahrzeuge. Von Vereisung weit und breit keine Spur. So schnell wie sich unser Eispanzer aufgebaut hatte, so schnell taute er auch wieder ab, und der Spuk war vorbei. Außer meinen abgerissenen Antennen, die ich nun wieder flicken und aufbringen konnte, waren keine weiteren Schäden eingetreten. Die Fischerei ging, als sei nichts gewesen, auf dem neuen Fangplatz weiter. Hier waren die Fänge zwar nicht so ergiebig wie dort, woher wir kamen, aber es war weniger gefährlich.

Dem seemännischen Geschick von Kapitän Schumacher und ein wenig Glück ist es wohl zuzuschreiben, dass wir unbeschadet und lebend aus diesem Dilemma heraus gekommen sind. Denn eines ist sicher: Niemand hätte uns helfen können, wenn wir gekentert und danach gesunken wären.

(Anmerkung der Redaktion: Hans Wölbing, geboren 1928, auf Fischereifahrzeugen und Frachtern bis 1964 zur See gefahren. Zusammen mit Richard Neu („Island-Fischer“) und Jens Rösemann („Gevatter Tod“) Mitglied im „Arbeitskreis Geschichte der deutschen Hochseefischerei“ am Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven)

Ein schwieriger Auftrag – das Porträtfoto von Heinz Neukirchen

Als Fotoreporter der Nachrichtenagentur ADN-Zentralbild habe ich in meinem Berufsleben Tausende Menschen aller Berufe, Ämter, Alter und Nationalitäten vor die Linse bekommen. Stöbere ich in meinem Bildarchiv, werden viele Erinnerungen an Persönlichkeiten wach, mit denen ich mehr oder weniger zu tun hatte und die ich „ablichtete“.

Nun ist Porträt nicht gleich Porträt. Mal sind es flüchtige Begegnungen, mal sind es intensivere und mal tiefgründigere Zusammentreffen mit den zu Porträtierenden.

Letztere Gruppe war natürlich für mich immer die interessanteste und ich konnte dabei einzigartige Menschen kennen lernen, um sie dann auch richtig ins Bild setzen zu können. Vielen der von mir Fotografierten, die auch Zeit und Verständnis für den Fotografen mitbrachten und sich ihm in ihrer Umgebung öffneten, habe ich mit meinen Fotos versucht, ein bleibendes Denkmal zu setzen.

Mit einer kleinen Geschichte, wie eines der wenigen Fotos von Heinz Neukirchen, Präsident der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, entstand und wie ich ihn erlebte, möchte ich an ihn erinnern.

Der Moderator des Deutschen Fernsehfunks, Heinz Florian Oertel, suchte für seine Sendung „Porträt per Telefon“ immer interessante Leute aus allen Bereichen von Sport, Politik, Wirtschaft und Kultur der DDR.

So wählte er in den siebziger Jahren den bei uns Journalisten als etwas medienscheu bekannten Heinz Neukirchen, den obersten Chef des mächtigen Seeverkehrs- und Hafenunternehmens, zu einem seiner Gesprächspartner aus.

Um diese beliebte Sendung anzukündigen, musste ein Porträtfoto von Heinz Neukirchen angefertigt werden, das in der Programmzeitschrift „FF-dabei“ großflächig veröffentlicht werden sollte.

Natürlich drängte wie immer die Zeit. Der Berliner Verlag, Fotochef Volker Hedemann, rief in Rostock an und bat mich um „Amtshilfe“. Ich sollte diese Aufgabe kurzfristig übernehmen und schnellstens einen Termin mit Heinz Neukirchen für die Fotoaufnahmen aushandeln.

Mit der DSR-Pressestelle, damals mit Heinz Born, wurde ich schnell einig. Er ließ seine Verbindungen spielen und innerhalb kurzer Zeit hatte ich einen Fototermin beim Präsidenten im „Haus der Schifffahrt“ in Rostock.

Bevor ich meine Fotoausrüstung zusammenpackte und mich auf den Fototermin auch gedanklich vorbereitete, gingen mir natürlich meine früheren Begegnungen mit Vizeadmiral Heinz Neukirchen, dem einstigen Stabschef der Volksmarine, durch den Kopf. Unsere Wege hatten sich bereits mehrfach gekreuzt.

Erstmals begegnete ich dem Admiral im Jahre 1961. Ich lag als junger, frisch ausgebildeter Marinesoldat mit einem Oberschenkelbruch im Marinelazarett Stralsund. Als amtierender Chef der Volksmarine besuchte Heinz Neukirchen zum Jahrestag der Gründung der DDR die Verletzten, um ihnen Genesungswünsche zu überbringen. Wir Lazarettler nahmen trotz unserer misslichen Lage (ich lag im Streckverband) in unseren Krankbetten Haltung an und machten Meldung. Der Admiral schüttelte jedem Patienten die Hand, dabei klirrten die vielen Orden seiner Galauniform, die seine beiden Brustseiten schmückten. Ich war damals stolz, als Anwärter einem so hohen Vorgesetzten so nahe gekommen zu sein.

Später, als ich in der Bildstelle des Kommandos der Volksmarine Rostock meinen Dienst versah, begegnete ich ihm natürlich des Öfteren. Als Fotograf war man oft hautnah am Geschehen, ohne zum Glück groß beachtet zu werden.

So beispielsweise bei einem Herbstmanöver. Der gesamte Führungsstab war auf zwei Wohnschiffe in den Hafen Darßer Ort verlegt worden. Auch unser Fotolabor war auf einem der Wohnschiffe. Einige der Übungen auf der Ostsee liefen unmittelbar vor unserer Nase ab. Als eines Tages Kampfschwimmer vor dem kleinen Hafen von Schnellbooten abgesetzt wurden, hatte Admiral Neukirchen mit seinen Offizieren auf dem Signaldeck des Führungswohnschiffes Platz genommen. Mit einem Marineglas beobachtete er das Geschehen sehr genau. Die kleine Elitetruppe hatte den Befehl, „Haftminen“ an der Außenhaut des streng bewachten Hauptgefechtsstandes anzubringen, um das Wohnschiff „in die Luft zu jagen“. Dazu sollten sie unerkannt in den Hafen tauchen und durch Klopfschiffe am Unterwasserschiff signalisieren, Befehl ausgeführt, Minen angebracht.

Doch bei einem der Kampfschwimmer versagte das Tauchgerät, er musste auftauchen. Der Befehlshaber entdeckte ihn und blies knallhart mittels Signalaraketen die gesamte Aktion ab. Der Geheimangriff war gescheitert, im Ernstfall wäre das gesamte „Himmelfahrtsunternehmen“, die Kampfschwimmer, vernichtet worden.

Bei der Auswertung im engsten Kreis soll er mächtig getobt haben. Nicht umsonst wurde Heinz Neukirchen in Marinekreisen respektvoll, auch seiner tiefen Stimme wegen, „Donnergroll“ genannt.

Seine Fähigkeiten als Befehlshaber hatte er schon, so besagen Legenden, in den fünfziger Jahren auf der Seekriegsakademie der UdSSR unter Beweis gestellt. Während einer „Seeschlacht“ soll er die Seite „Blau“, also den Gegner, geführt haben und dabei fast die gesamte „rote Flotte“ auf den Meeresgrund geschickt haben.

Nach einer westlichen Medienkampagne zur Vergangenheit des im Zweiten Weltkrieg jungen Offiziers Heinz Neukirchen in der deutschen Kriegsmarine (ich musste damals Artikel aus der Westpresse kopieren), war wohl seine Zeit bei der „Volksmarine“ abgelaufen. Er passte dadurch nicht mehr ins Bild der revolutionären Matrosen und Widerstandskämpfer.

Als Vizeadmiral der Reserve wechselte er in die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft und wurde der Präsident von mehreren tausend Mitarbeitern, die weltweit aktiv waren.

Diese persönlichen Erinnerungen gingen mir vor dem Fototermin mit Heinz Neukirchen im Zeitrafferfoto durch den Kopf.

Wie wird er drauf sein, wie wird er mich als Fotografen und meine Wünsche akzeptieren?

Büroleiter Hauck empfing mich in den oberen Etagen des Bürogebäudes „Haus der Schifffahrt“ und brachte mich zu seinem Chef. Ich stellte mich dem Präsidenten vor, machte ihn mit meinen fotografischen Plänen bekannt.

Viel Zeit hatte er für die Aufnahmen wohl nicht eingeplant. Er wollte gleich vor der Weltkarte in seinem Arbeitszimmer fotografiert werden. Für mich als Fotoreporter kam so ein „Knipsbild“ natürlich nicht in Frage. Ich hätte Präsident Neukirchen und auch mir mit solch einem einfallslosen Foto bestimmt keinen Gefallen getan.

Meine Absicht war, so versuchte ich ihn jedenfalls zu überzeugen, den „Kopf“ der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft im Rostocker Überseehafen aufzunehmen. Dort vor imposanter Kulisse und Hafenatmosphäre wollte ich ein würdiges Bild erstellen. Hatte ich mir doch schon vorher einen guten Standpunkt im Überseehafen mit der besten Übersicht ausgesucht und die entsprechenden Bilder gedanklich gespeichert.

Doch das war wohl doch zu aufwendig für den Präsidenten, mit mir auch noch in den Hafen zu fahren. Ich konnte ihn nicht überzeugen, er lehnte ab. Was nun? Ein Kompromiss musste gefunden werden.

Mein Blick fiel durch die riesigen Fensterscheiben auf den unter uns liegenden Rostocker Stadthafen. Die Idee kam auch gleich und ich schlug ihm vor, als Ausweichvariante im nahegelegenen Stadthafen die Fotos anzufertigen.



Aber da lagen nur kleinere Schiffe am Kai, Küstenmotorschiffe, so genannte Kūmos. Er sah hinab zum Hafen und sah aus der Vogelperspektive die nur noch kleiner wirkenden Pötte. Sie waren ihm nun für einen ordentlichen Hintergrund zu klein. Ich hörte nur immer sein Knurren von Kūmo, Kūmo, Kūmo ...

Nun versuchte ich mit allen meinen Überredungskünsten Heinz Neukirchen zu erklären, dass man mit einer längeren Objektivbrennweite und einer entsprechenden Perspektive aus einem kleinen Kūmo auch einen riesigen Pott „zaubern“ könne. Etwas murrend willigte er endlich ein und wir machten uns auf den Weg zum Stadthafen. Als wir zu dritt, sein Sekretär Herr Hauck, der Präsident Neukirchen und ich als Fotograf durch die

langen Flure im „Haus der Schifffahrt“ marschierten, nahmen fast alle Mitarbeiter, denen wir begegneten, eine militärische Haltung an. Mit den Händen an der Hosennaht grüßten die Mitarbeiter ihren obersten Chef.

Auch der Pförtner am Tor des Stadthafens salutierte und machte dem Präsidenten Meldung. In seinem Schlepptau konnte ich, ohne nach einer Fotogenehmigung gefragt zu werden, ebenfalls das Hafentor passieren. Wir suchten uns ein Kūmo und einen russischen Frachter aus, ich postierte und dirigierte nun den Präsidenten vor diesen kleinen Frachtern. Meine Kamera, eine Pentaconsix mit einem 180-Millimeter-Teleobjektiv war bereit, die Aufnahmen konnten geschossen werden.

Sekretär Hauck stellte sich neben meine Kamera, mit seiner Hilfe versuchte ich nun Heinz Neukirchen etwas aufzulockern. Das Foto sollte ja den Betrachter ansprechen, diesen auf die Sendung „Porträt per Telefon“ mit Heinz Neukirchen aufmerksam machen.

Anfangs ging alles auch noch ganz gut und ich hatte ein paar ordentliche Bilder im Kasten, wie man in der Fotografensprache sagt.

Doch dann kam auch noch etwas Wind auf und blies die wenigen, exakt gescheitelten Haare des Präsidenten in eine falsche Richtung.

Das war's dann auch schon.

Zu einem Filmwechsel kam ich nicht mehr. Heinz Neukirchen beendete die Fotoaufnahmen und ich hörte nur noch ein grummelndes Schimpfen mit den Worten, er hätte ja von vornherein gewusst, dass alles nichts werden würde. Vor so einem kleinen Kūmo und noch dazu im Freien, wo der Wind bläst, könne man ja gar kein gutes Foto schießen.

Er verabschiedete sich kurz und gab die Empfehlung, ich sollte mir doch ein ordentliches Foto aus seinem Büro abholen, ein im Atelier bei Foto Koch gefertigtes, retuschiertes Foto. Als gestandener Nachrichtenfotograf war ich „stinksauer“ über so viel Arroganz. Ich hatte natürlich niemals vor, mir solch ein Foto zu besorgen. Ich vertraute auf mein fotografisches Können und war mir bei allen Abstrichen meiner einstigen Fotoidee sicher, ein entsprechendes Foto für die „FF-dabei“ im Kasten zu haben.

Der Film war entwickelt, die Bilder ausgewertet und nach Berlin versandt. Die Veröffentlichung meines Fotos erfolgte wie geplant mit einem ganzseitigen Porträt von Präsident Heinz Neukirchen.

Ein ins Bild eingebauter Text wies auf den Sendetermin „Porträt per Telefon“ hin. Die Seite war interessant gestaltet und ich konnte, trotz aller widrigen Umstände unter denen das Foto entstanden war, zufrieden sein.

Die etwa einstündige Sendung lief dann auch sehr gut und Heinz Neukirchen war mit seinem hervorragenden Wissen über Seefahrt, Häfen, Geschichte und internationale Entwicklungen in der Schifffahrt ein hervorragender Gesprächspartner für Heinz Florian Oertel. Ungewöhnlich locker, interessant und mit hoher Sachkompetenz brachte er die Seefahrt dem Zuschauer näher.

Es war eigentlich die beste Werbung für Schifffahrt und Hafen, die man sich vorstellen konnte.

Wenige Tage nach dieser Sendung klingelte in meinem ADN-Büro das Telefon. Herr Hauck vom Büro Neukirchen war am anderen Ende der Leitung. Er begrüßte mich ungewöhnlich freundlich und übermittelte mir Grüße und Dank von Präsident Heinz Neukirchen und seiner Familie. Der Präsident entschuldigte sich für die damals nicht so gute Partnerschaft bei den Fotoaufnahmen. Er hätte das wohl nicht so recht einschätzen können, ließ er mir mitteilen.

Das Foto und die Seite in der Fernsehzeitschrift hätten dem Präsidenten und seiner Familie sehr gut gefallen. Damit hätte ich mich bestens in seinem Hause eingeführt.

Ich bedankte mich für die übermittelten Grüße und fühlte mich damit „rehabilitiert“.

Seeverkehrs- und Hafenwirtschaftspräsident Heinz Neukirchen habe ich dann nur noch aus der Ferne auf irgendwelchen Ehrentribünen oder bei Hansa Rostock gesehen.

Das letzte Foto mit Heinz Neukirchen machte ich im Dezember 1978 bei einem Treffen von Fliegerkosmonaut Sigmund Jähn mit ehemaligen antifaschistischen Widerstandskämpfern und verdienten Veteranen des Bezirkes Rostock im Schifffahrtsmuseum der Stadt.



Heinz Neukirchen (links) bei einem Treffen mit Sigmund Jähn (Dezember 1978)

König Alkohol

Zum Ersten:

Meine Mitlehrlinge hatten es bei den Kammerfeten auf dieser Reise in den vorangegangenen Tagen mit dem Alkohol etwas übertrieben, weshalb ihnen der „Alte“ für die Überfahrt nach Asien ein zeitlich begrenztes Alkoholverbot aussprach.

Nun ergab es sich aber, dass ausgerechnet in unserer Nachbarkammer einer der trinkfesten Maschinenassistenten seinen Geburtstag feierte. Es ging bereits am Nachmittag hoch her, der Lärmpegel nahm proportional zur Menge der geleerten Gläser und Flaschen zu, und die Luft war trotz offenem Bullauge durch „F6“- und „Club“-Transitzigaretten zum Schneiden.

Zu vorgerückter Stunde wagten sich auch zwei der mit Alkoholverbot belegten Lehrlinge zwischen die feiernden Massen. Um möglichen Kontrollen durch den Alten oder die Schiffs-offiziere aus dem Weg zu gehen, bezogen die Beiden kurzerhand die obere Koje, die von der Tür nicht einzusehen war. Rasch erbot sich ein Besatzungsmitglied, die Luft aus zwei leeren Flaschen Cola zur knappen Hälfte durch WBS zu ersetzen. Geschickt balancierte er das wertvolle braune Getränk der Schilkin KG, Berlin, durch die schmalen Flaschenhalse. Gerade war er dabei, eine volle Flasche Cola aus dem Kasten zu fischen, um damit einen ordentlichen Mix nach DSR-Seefahrerart herzurichten, als das schon recht angetütete Geburtstagskind durch die Kammertür gestolpert kam. Nach der langanhaltenden Trockenperiode auf der Toilette, dem Verdursten nahe, griff er sich die auf der Back stehende WBS-Flasche und trank einen tiefen, wohlverdienten Hieb. Nun wollte er das hochprozentige Getränk im Schlund mit einem Schluck Cola verdünnen. Pech war nur, er erwischte eine der angefüllten Colaflaschen, die noch ihres zweiten Aufgusses harzte. Nachdem er den Inhalt der Flasche halb geleert hatte, kam ihm ins benebelte Hirn, dass die Cola einen eigenartig scharfen Geschmack besaß. Aus diesem Grund griff er sich die zweite Flasche, führte sie zielsicher an die Lippen und ehe jemand eine Warnung aussprechen konnte, war auch deren Inhalt zur Hälfte geleert. Inzwischen hatte endlich der uns hilfreiche Matrose die echte Colaflasche ihres Kronkorkens entledigt und konnte sie gerade noch rechtzeitig dem sowohl nach Luft und als auch mit seinem Magen Ringendem zum Nachspülen reichen.

Zu guter Letzt erreichten doch noch zwei gut gemixte gefüllte Flaschen die Insassen der oberen Koje, wenn auch mit Verspätung, und lösten auch hier das Problem übermäßiger Austrocknung.

Am nächsten Morgen durfte ich die Besatzung zum Frühstück wecken. Die Fetenkammer sah aus wie nach der Schlacht bei Waterloo und roch wie ein siamesischer Männerpuff. Der nicht nur um ein Jahr gealterte Assi hing zusammengesunken und zugedeckt mit einem grünen Parker, seinem Markenzeichen, auf einem Stuhl. Das Waschbecken seiner Kammer enthielt diverses Halbverdautes.

Zum Zweiten:

Die Decksgang hatte sich nach dem Urlaub erstmals wieder nach dem Frühstück an Luke IV eingefunden, um vom Bootsmann die Arbeit für den Tag zugeteilt zu bekommen. Unser Schiff, MS TOLLENSE, sollte am kommenden Tag Wismar verlassen und über Westeuropa auf Mittelmeertörn gehen. Es gab noch jede Menge zu tun, bis alles an Deck seefest und aufgeklart war, um in See zu stechen.

Ulli, unser Stammbootsmann, setzte eine Reise aus. Er machte wohlverdient einen ausgiebigen Urlaub. Über uns lag eine gewisse Spannung, wer wohl der neue Bootsmann sein würde und vor allem wie er sein wird. Die fachlichen und die menschlichen Seiten sollten schon

irgendwie harmonieren, und der Typ sollte zu unserer eingeschworenen Decksgang passen. Endlich öffnete sich an der Steuerbordseite die Tür aus Mahagoni, die zu den Kammern der Decksbesatzung führte, und ein schlanker, aber nicht großer Mann, mit blauem Bordpäckchen bekleidet, trat ins Freie. Auf dem Kopf saß etwas schräg eine in die Jahre gekommene Reedereimütze. Sein Alter mochte Ende Dreißig, vielleicht auch schon Anfang Vierzig sein. Sein Gesichtsausdruck war nicht gerade freundlich. Große Narben an Wange, Stirn und Hinterkopf entstellten sein Gesicht etwas. Mürrisch fragte er, ob alle da seien, was wir bejahten. Er habe gehört, dass wir eine faule Bande wären und er wolle uns auf der Reise schon richtig ran nehmen, verkündete er als erstes. Bei ihm werde gearbeitet, und er werde uns schon Beine machen und das Laufen lehren. Wir schauten erstaunt und etwas betreten drein. Auf so eine Begrüßung waren wir überhaupt nicht gefasst gewesen. Mit kurzen knappen Sätzen teilte er uns dann sofort für die notwendigen Arbeiten ein. Der Tag verlief normal, jeder war bedacht, seine Aufgabe so gut wie möglich zu erledigen, um nicht Gegenstand der Kritik durch den neuen Bootsmann zu werden. Zum Feierabend fanden sich alle wieder an derselben Stelle wie am Morgen ein. Kein Lob, aber auch keine Kritik an unserer Tagesarbeit gab es vom Boss, dafür aber schon der Ausblick auf den nächsten Tag. Es solle sich keiner einfallen lassen, am Morgen nicht oder angetrunken zur Arbeit zu erscheinen, der könne sich auf was gefasst machen. Er erwarte, dass alle pünktlich sechs Uhr am selben Platz zur Arbeitsvergabe erschienen.

Na, da hatten wir ja den Richtigen erwischt. Die Reise konnte lustig werden.

Üblicherweise wurde am letzten Tag an Land abends nochmals ein Kneipenbummel durchgezogen, der auch schon mal heftiger ausfallen konnte. Unsere Besatzung war aus solchem Anlass auch schon bei der Polizei in Wismar einschlägig aufgefallen, obwohl wir immer nur lustig waren und nicht zu Randalen oder anderen Dingen neigten. Die Wismaraner waren halt etwas unmusikalisch. Für uns unverständlich gefiel es denen nicht, wenn in der Nacht die angetühten Matrosen der TOLLENS, die schönsten Lieder aus voller Kehle singend, zum Hafen zogen. Dabei hallte der Gesang so schön von den steilen Häuserfronten wider. Dieses Mal achteten wir darauf, dass keiner einen über den normalen Durst trank und wir nicht zu spät in unseren Kojen lagen. Halb sechs war am Morgen die Nacht vorbei, denn das Schiff sollte neun Uhr auslaufen, und zwei Luken mussten noch dichtgemacht und die Lade-



MS TOLLENS (Oktober 1972)

geschirre seefest gesichert werden. Auch diverse Kleinigkeiten lagen noch an Deck herum und waren aufzuklären. Etwas müde und fröstelnd fanden sich alle Leute um sechs Uhr mit leerem Magen an Luke IV ein. Die Zeit verging, und nach zehn Minuten war noch immer kein Bootsmann zu sehen. Auch das Klopfen an der Kammertür führte zu keinem Ergebnis. Sie war verriegelt und hinter ihr herrschte tiefe Stille.

Also gingen wir selbstständig an die Arbeit, denn wir wussten ja was zu tun war. Zwei Stunden später war alles erledigt. Luke II und III waren mit Handdeckelluken verschlossen, die schweren Persenninge darüber gezogen und die stählernen Schalkleisten mit den Keilen aus Eichenholz verkeilt. Das Ladegeschirr war aufgetoppt, die Renner an Deck befestigt, tide gefahren und so über Kreuz mit Preventern und Geien gesichert. Unser nächster Hafen würde in Westeuropa liegen und für die kurze Überfahrt war deshalb das Abtoppen der Geschirre nicht nötig. Das Deck war aufgeräumt und, soweit erforderlich, gereinigt. Alles war zum Auslaufen bereit, nur unser Boss war noch nicht aufgetaucht.

Gerade machten wir uns auf den Weg in die Messe, um vor „Klar vorn und achtern“ in Eile unser Frühstück einzunehmen, als der Bootsmann erschien. Es bedurfte keiner Hellseherei, er hatte eine schwere Nacht hinter sich. Seine Augen waren noch blutunterlaufen, der Gang unsicher und das Gesicht arg zerknittert. Aus seinem Munde wehte uns eine üble Alkohol-fahne entgegen. Er starrte uns an, wollte wohl auch irgendetwas sagen, aber wir zogen an ihm erhobenen Hauptes vorbei, ohne ihn auch nur eines Blickes zu würdigen.

Der Rest der Reise verlief vollkommen friedlich. Im Großen und Ganzen überließ er uns das Arbeiten und trat kaum in Erscheinung. Einen Zugang zur Besatzung fand er in den fast drei Monaten Reisedauer nicht. Wie wir später erfuhren, hatte er an dem bewussten Abend mit unserem Chief, den er von einem anderen Schiff her kannte, gemeinsam einen auf die Lampe gegossen und war auf dessen Backskiste stocksteif eingepennt.

Und zum Dritten:

Unsanft rüttelte mich jemand an der Schulter. Verschlafen schaute ich aus meiner Kojе auf den Störenfried. Was ist los? Es war der zweite Wachmatrose der 4–8 Wache: „Du musst Klaus seine Wache übernehmen. Ihm geht es nicht gut, er ist am Ruder abgeklappt!“ Als dritter Wachmatrose für die 4–8 Wache war somit ich dran. Ich zog rasch meine Plünnen über und begab mich auf die völlig im Dunkel liegende Brücke, es war gerade halb fünf Uhr. Voraus war das Lichtermeer von Yokohama klar auszumachen. In wenigen Minuten würde der Lotse an Bord kommen und uns in den Hafen bringen. Die Ruderautomatik war bereits ausgeschaltet, und ich übernahm sofort das Ruder vom zweiten Wachmann. Dieser fuhr eigentlich in der Maschine und nur auf Grund der neu eingerichteten Komplexbrigade war er als zweiter Wachgänger eingesetzt worden. Mit dem Rudergehen war er nicht so fit, weshalb ich, obwohl auch nur Lehrling im 2. Lehrjahr, bis zum Festmachen das Ruder besetzte.

Der Chief Mate blickte immer wieder mit seinem Fernglas zum nahen Land, beugte sich über den Radarschirm oder peilte die Kennung der blinkenden Tonnen und Leuchttürme an, um unseren genauen Ort stets im Auge zu haben. Mehrfach hatte er schon versucht, den Kapitän telefonisch zu wecken, aber in dessen Kajüte klingelte das Telefon ins Leere. Langsam wurde der Erste unruhig. „Ich gehe mal kurz nach unten!“ Mit diesen Worten ließ er uns Wachmatrosen allein auf der Brücke und verschwand durch die Tür des Kartenraumes in die Aufbauten.

Ich steuerte weiter den mir vorgegebenen Kurs. Bald schon öffnete sich die Tür und der Chief Mate kam zurück. Wieder meldete sich die Pilot Station Yokohama und signalisierte das baldige Eintreffen des Lotsen.

Nach einer weiteren Viertelstunde öffnete sich hinten im Kartenraum die Tür und der Alte kam auf die Brücke. Mein Gott, wie sah der denn aus! Vorsichtig sich zur Vorkante der

Brücke tastend, und dabei trotz spiegelglatter See nach Backbord und Steuerbord gierend, bewegte er sich durchs Dunkel. Die Augen waren stark verquollen und sahen bei Licht bestimmt wie die eines Kaninchens aus. Die Haare hatte er straff nach hinten gekämmt und mit Wasser dicht an die Kopfhaut geklatscht. Sein Scheitel, wie mit dem Lineal gezogen, schimmerte durch die Dunkelheit. Krampfhaft versuchte er das Gleichgewicht zu halten, die Knie knickten immer wieder ein. Schließlich lehnte er sich backbords an eines der Brückenfenster. Der Chief Mate, eben aus der Steuerbordnock kommend, hatte den erschreckenden Zustand des Kapitäns ebenfalls bemerkt. Mit Sicherheit hatte er schon beim Wecken geahnt, was kommen würde.

Es war auch nicht das erste Mal, dass der Master sich in einem solchen Zustand präsentierte. Und in wenigen Minuten sollte das Lotsenboot längsseits kommen. Der japanische Lotse in seiner gebügelten, pieksauberen Uniform, an den Händen weiße Handschuhe, würde über die Lotsenleiter auf Deck klettern. Und im krassen Gegensatz dazu diese Alkoholleiche von einem Kapitän, der in seinem Zustand keine Entscheidung treffen konnte und einfach nur blamabel war.

Der Erste tat nun das wohl einzig Richtige, um uns eine solche Blamage zu ersparen. Er trat an den Kapitän heran und mahnte ihn mit eindringlichen Worten, die Brücke wieder zu verlassen und besser seine Koje aufzusuchen. Und tatsächlich, der sonst so arrogante, besserwisserische Kapitän stieß sich von seinem Brückenfenster ab und verschwand auf dem Weg, wie er gekommen war. Zurück blieb eine Wolke aus einer Mischung von Alkohol und Parfüm. Kurz darauf erschien Mister Pilot und übernahm das Kommando für die Revierfahrt nach Yokohama. Den Anweisungen des Lotsen folgend steuerte ich das Schiff sicher an den für uns vorgesehenen Liegeplatz. Nachdem der Dampfer vertäut war, reihte ich mich wieder in die Decksgang ein, um beim Richten des Ladegeschirrs mitzuhelfen.

Von unserem Chief Mate erhielten wir nun, in Abstimmung mit der Hafenbehörde, die Anweisung, alle bordeigenen Ladegeschirre auf die Seeseite zu stellen, da die Entladung auf Schuten erfolgen sollte. Nachdem alle Bäume gerichtet und die letzte Gei aufgeschossen waren, rief mich der Chief Mate zu sich und lud mich, da das Einlaufmanöver und auch das Löschklarmachen so reibungslos geklappt hatten, zusammen mit den anderen Freiwachen in seine Kammer zu einem kleinen Umtrunk ein. Der Stolz darüber ließ ihm förmlich die Brust schwellen. Der Alte hatte sich die ganze Zeit nicht ein einziges Mal an Deck blicken lassen; offensichtlich schlief er noch immer seinen Rausch aus.

In der Kammer des Chief Mates belegten wir inzwischen Backskiste und andere Sitzgelegenheiten. Es gab Kirsch-Whisky mit Wasser. Oh lala, ganz gefährlich. Das Zeug schmeckte wie Kujambel, besaß aber eine andere Wirkung. Es wurde so mancher Scherz auf Kosten des Alten gemacht und die Stimmung war zum Versumpfen gut. Gegen Mittag verabschiedete ich mich nach einigen Gläsern aus der Runde, um noch etwas Schlaf nachzuholen, denn ich war für die 16–24 Wache vorgesehen. Aus dem Schlaf wurde jedoch nichts.

Am Nachmittag war der Alte aus seinem Koma erwacht und machte nun Terror. Als erstes musste die Decksgang das gesamte Ladegeschirr umshiften und auf die Landseite stellen. Angeblich hätten das die Hafenbehörden nie anders kundgetan. Unfähigkeit war das Geringste, was er dem Chief Mate vorwarf. Kein Wort über seine nächtlichen Eskapaden, darüber war er völlig erhaben. Der Spieß hatte sich nun umgekehrt. Nun war unser Chief Mate durch reichlich Kirsch-Whisky außer Gefecht gesetzt und der Alte bekam wieder Oberwasser.

Und die Moral von den Geschichten? „Spuckste nach Lee geht's in die See, spuckste nach Luv, kommt's wieder ruff, spuckste ins Becken, bleibt's stecken!“ Prost!

Vom verlorenen Seefahrtsbuch und einer Schweizer Uhr

Nachdem Deckshand Micha den tragischen Verlust seines Kammerkameraden, des see-fahrenden Goldhamsters „Schmausi“, verdaut hatte (s. BORDGESCHICHTEN Bd. X), führte die Reise mit dem MT AUE wieder einmal von Rostock nach Odessa und zurück, um Öl zu transportieren. Es ging also mit dem Erz-Öl-Kombidampfer leer nach Odessa. Wir brauchten diesmal keine Erdöltanks zu Fuß mit Pütz und Schaufel zu reinigen und auch das Rost-klopfen und das beim Bootsmann Peter beliebte Labsalen, Pönen und Anstreichen entfiel wegen schlechten Wetters. So haben wir ein wenig Farbe in den Aufbauten gewaschen, die Fuhlbrass geleert, die Klos geputzt und andere auf einem Schiff notwendige und nützliche Dinge, wie Kakerlakenrennen, während des Tagesturns verrichtet.

Mit mehr oder weniger Elan schipperten wir durch das winterliche Mittelmeer, bunkerten kurz in Istanbul preiswertes Schweröl und kamen irgendwann in Odessa an. Wir machten uns am Sonntag landfein, gingen frohen Mutes von Bord und freundlich grüßend durch das gut bewachte Hafentor. Auf mich als Frischling sollten die altgedienten Seelords beim Landgang ein wenig aufpassen.

Am Vormittag erledigten wir die Kultur und schauten uns die berühmte Treppe aus Eisensteins „Panzerkreuzer Potemkin“ an, indem wir sie hochstiegen und über den Großen Platz zum breiten Einkaufsboulevard spazierten. In einem Schmuckgeschäft, das von einer armenischen Familie geführt wurde, verblitzte ich mir fast die Augen, als mich eine dunkelhaarige Schöne nach meinem Begehr fragte. Fassungslos stammelte ich irgendein Kauderwelsch auf Russisch-Englisch-Deutsch, während sie mich wie ein Engel anlächelte, der Patriarch mir einen Tee in die Hand drückte und das Verkaufsgespräch von seiner Tochter weg zu den für mich weniger interessanten Schmuckstücken lenkte. Ich verließ wie ein Trautntänzer mit kleinem Goldschmuck als Andenken den Laden. Ich war schwer beeindruckt, dass es an den Gefilden des Schwarzen Meeres so eine überirdische Schönheit gab. Pjotr, also Bootsmann Peter der Große, meinte, dass wir jetzt genug eingekauft und in der Stadt herumspaziert wären. Zur allgemeinen Begeisterung schlug er vor, in eine dreistöckige Wodkawirtschaft mit Weibern und Musik zu gehen und sie durch unsere Anwesenheit zu adeln.

Ich taufe das Etablissement mal „Troika“. Wir waren etwa sechs Deutfracht-Seeleute in feinem Landgangsoutfit mit lammfellgefütterter Lederjacke und arschengen Kordjeans in Hellblau oder Schwarz und mit ausreichend Zahlungsmitteln in Rubel oder Fremdwährungen ausgestattet. Peter, der den Laden kannte, lotste uns gleich in den 3. Stock. Der Saal war brechend voll, ein Duft nach süßlichem Parfüm, Wodka, Papirossiqualm, Stockfisch und seltsamem Bier schlug uns entgegen. Der Dunst, den man fast schneiden konnte, nahm uns für den Moment den Atem, aber wir waren jung und wollten etwas erleben. So waren



MS AUE (Februar 1982)

wir gespannt auf die Dinge, die da auf uns zukommen sollten, nachdem uns ein Tisch zur Verfügung gestellt worden war. Von den Jungs und Mädels am Nachbartisch wurden wir wegen Sprache und Aussehen als GDR-Seeleute erkannt und sofort eingeladen, mit ihnen einige Wodkas zu trinken und Speck mit Stockfisch und Brot zu essen. Karl-Heinz aus Odessa meinte zu mir Jungspund: „Nu, ich chabe in Leipzig in Rote Armee gedient, druschba Mischka, lass uns zusammen einen trinken und essen.“ Leider blieb es nicht bei einem Glas „Wodka Extra“, der zugegeben wie Öl die Kehle herunter rann und keinen ekelhaften Nachgeschmack wie der Blaue Würger aus Wismar hatte. Die Gläser erinnerten an Zahnputzgläser und Karle-Heinzens Trinkspruch war: „Nu na sda rowje deitsche Brieder sto gramm.“ Der stürzte das Zeug komplett hinter und Peterle warnte mich kurz und leise: „Lass dich nicht abfüllen, Mischka!“ Aber da kam vermutlich seine Warnung schon zu spät.

So gegen 23 Uhr rissen wir uns los und stolperten zum Ausgang. In den drei Stunden, die wir im „Troika“ verbrachten, hatte es draußen einen Schneesturm gegeben und ausreichend Schnee runtergeschüttet. Ich war von der weißen Pracht, dem Temperaturgefälle von drinnen nach draußen und der Frischluft so beeindruckt, dass ich schlagartig weiche Knie bekam und parterre in eine Schneewehe fiel. Die Seelords, zwar auch ein wenig angeheitert aber noch standfester als ich, der noch keine einschlägige Erfahrung mit hochprozentigen selbstgebrannten „Wässerchen“ hatte, buddelten mich wieder aus dem Schnee und verfrachteten mich in ein Taxi, das uns fast bis zum Hafentor fuhr.

Dort angekommen, fingerte ich an meiner engen Kordhosenarschtsache herum, wo ich mein Seefahrtsbuch vermutete. Nach einer Minute des Suchens und Nichtfindens war ich stocknüchtern.

Verdammte Scheiße, ging es mir durch den Kopf, Seefahrtsbuch versiebt, klauen lassen, im Taxi verloren, im Schnee vor dem Eingang eingebüßt? Die Lords schauten mich ungläubig an und fragten mich, ob ich das Ding nicht wie jeder andere um den Hals hängen habe. Sie versuchten, die Hafenwache, bewaffnet mit einer AK 47 und grimmigen Amtsgesichtern, zu überreden, mich erst einmal ohne Seefahrtsbuch und sowjetischen Passierschein hin zu unserem Dampfer passieren zu lassen. Es war vergebliche Liebesmühe. Ich saß etwa drei Stunden im Wachkabuff fest und erst kurz vor Auslaufen wurde ich vom Chief Mate ausgelöst. Wie der das hinkommen hat, bleibt bis heute sein Geheimnis. Bestimmt mit einer Menge an Backschisch und schwierigen Telefongesprächen.

Noch auf der Rückreise nach Rostock hat die Schiffsführung per Funk die Behörden in Odessa um Mithilfe bei der Suche nach meinem Seefahrtsbuch gebeten. Wenn ich richtig informiert wurde, war sogar in der „Komsomolskaja Prawda“ eine Suchmeldung abgedruckt worden. Mein Seefahrtsbuch blieb leider verschwunden.

Vom Alten wurde ich erst mal acht Wochen in den Zwangsurlaub geschickt. Ich sollte auf weitere Order per Telegramm warten. Bin ziemlich unruhig die ganze Zeit in Berlin bei meinem älteren Schwesterchen herumgetigert, bis ich ein Telegramm von der Arbeitskräftelenkung aus dem Rostocker Überseehafen bekam. Ich solle mich bei Herrn Piehl melden.

In der „Faultierfarm“ im Überseehafen angekommen, eröffnete mir Paule Piehl, dass ich unheimlichen Massel gehabt hätte, weil Kapitän Leistner, der Chief Mate und die halbe Besatzung sich für mich beim Pass- und Meldewesen der DDR und beim sozialistischen Seeverkehrswesen verbürgt hatten, dass ich Rindvieh im Suff das wertvollste Dokument eines Seemanns, ohne welches er eigentlich keiner mehr ist, so einfach mal versiebt habe. Sein O-Ton: „Wenn de dein Seefahrtsbuch im Westen vergeigt hättest, wär' de Seefahrt für dich gestorben, da die Genossen der Sicherheitsorgane davon ausgegangen wären, du hättest es gegen harte Währung verschauert. Aber da du es bei den Freunden gelassen hast, haben die Sicherheitsgenossen noch mal Gnade vor Recht ergehen lassen und dir 'ne Zweitschrift ausgestellt.“

Vor lauter Dankbarkeit hab' ich ihm zwei Stangen Zigaretten aufgedrängelt, ohne dass einer im Büro was mitbekam. Er hat mir einen Heuerschein für die VOCKERODE in die Hand gedrückt und ich war erleichtert, dass ich weiteren Abenteuern auf See und in fremden Ländern entgegenfahren durfte. Sogar die kommenden Zielhäfen hörten sich interessant an. Wüstensand (Phosphat) aus der Sahara von Casablanca, Safi oder Rabat nach Rostock transportieren. In Casa, wie die marokkanische weltberühmte Hafenstadt von den Lords kurz genannt wird, hatte ich dann ein amouröses Abenteuer im „Moulin Rouge“, worauf wir nun zu sprechen kommen.

Im Sommer des Jahres 1973 kam der Typ-IX-Dampfer VOCKERODE des VEB Deutfracht Internationale Befrachtung und Reederei Rostock bei schönstem Wetter auf Reede vor Casablanca an, und wir warfen für einige Stunden den Haken in den Grund. Im Bordkino hatten wir uns in Vorbereitung auf die marokkanische Weltstadt den amerikanischen Kinofilm „Casablanca“ mit Humphrey Bogard und Ingrid Bergmann angesehen und für gut befunden. Das „Schau mir in die Augen, Kleines“ wurde für einige Zeit an Bord zum geflügelten Wort. Neumatrose Micha hatte auch hier auf Reede im Atlantik vor Nordafrikas Küste wie im Narvikfjord sein Glück mit einer Angel versucht, aber es hat nicht mal eine Sardine angebissen, die hier laut Expertenmeinung in dieser Jahreszeit zu Milliarden in Hülle und Fülle vorbei schwimmen sollten.

Nachdem wir an der Phosphatpier festgemacht hatten, wurden wir durch eine Invasion von Tschinschern, Teppichhändlern, Kupfertellerschmieden und Wasserpfeifenverkäufern heimgesucht, so dass wir kurzzeitig den Überblick auf dem Achterdeck verloren.

Endlich war es dann soweit, wir hatten das Handelsvolk sortiert und ihnen eingeschärft, dass sie im Wohnschiff nichts verloren hätten. Bei Zuwiderhandlung erfolge Platzverweis durch den Kapitän. Die Ansage half wirklich.

Nachdem wir endlich Freiwache hatten, haben wir uns landfein in Schale geworfen und ließen uns mit dem Sammeltaxi in Form eines geräumigen Touri-Pferdelandauers gemächlich in die City traben. Die City hieß wie in allen Magrebländern auch hier Kasba.

Leider hatte ich aus widrigen Umständen nur wenige marokkanische Dinar aus meiner Borddevisenreserve aufnehmen können, so dass meine mich begleitenden Seelords die Kutsche für mich mit bezahlten. Echte internationale Solidarität, dachte ich mir, denn ich hatte als eiserne Reserve nur noch 20 Gulden aus Nederland und 20 Ostmark dabei, war also so gut wie mittellos in der großen Stadt. Nachdem wir den Gewürz- und Gemüsemarkt, die Gold- und Silberstraße, die Kupfer- und die Holzschnitzergasse und den Teppichbasar besichtigt und kurz vor einer Teestube verweilt hatten, verschlug es uns wie zufällig zur „Moulin Rouge“. Als heuriger Hase nahm ich zunächst an, sie wäre so ein Tanzpalast wie auf dem Mont Matre in Paris, weil ja hier in Marokko die Amtssprache auch französisch war. Da ich diese melodische Sprache vier Jahre auf der Penne gelernt hatte und sie auch halbwegs verständlich beherrschte, war ich bei den Seelords auf den nordafrikanischen Basaren beim Tschinschen immer ein gefragter Dolmetscher.

Seltsamerweise hielten uns einige Einheimische für Vertreter der bunten europäischen Blumenkinder, die bekifft mit glasigem und teilweise entrücktem Blick am Strand oder in den städtischen Parks herumlagen. Ab und zu fragte uns ein fliegender Händler, ob wir Interesse an Haschisch oder an seiner kleinen süßen Schwester hätten, und er war immer ganz erstaunt, wenn wir artig und freundlich dankend ablehnten.

Aber ganz auf den zwischenmenschlichen Kontakt wollten wir dann doch nicht verzichten und unser Fremdenführer führte uns in die „Rote Mühle“. Durch den mehrwöchigen Testosteronstau hatte sich bei den Seeleuten männlichen Geschlechts schon die Schädeldecke leicht angehoben.

Ich bekam von den Luden nach kurzer Verhandlung eine junge kaffeebraune Schöne zugeteilt. Als Krönung meiner Solvenz hatte ich den Jungluden neben den oben genannten Zahlungsmitteln eine güldene Schweizer Uhr überreicht. Nachdem alle ihren Spaß hatten und ich noch ein wenig mit Maria-Dolores parlierte, ging unsanft die Divan-Zimmertür auf und die Jungs reklamierten laut gestikulierend und finster blickend meine äußerlich wunderschöne Golduhr.

Jetzt fiel mir wieder schlagartig ein, dass die Uhr getürkt war. Die Story dazu geht so:

Wir hatten einige Monate zuvor mit der AUE Öl aus Odessa nach Europoort Rotterdam gegondelt und dieses dort in affenartiger Geschwindigkeit in einen Tank von TEXACO gepumpt. Während meiner Hafenwache zog ich zusammen mit dem Storekeeper einen Schauermann mit Migrationshintergrund von den Niederländischen Antillen, Aruba, Bonaire oder Curacao, beim Buntmetallklau hoch. Er hatte schon einige Kupferkabel aus der Ersatzteillast unter dem Arm, als wir ihm den Rückweg zur Gangway abschnitten und ihn stellten. Ich zeigte ihm mein Matrosenmesser zu meiner Linken, das schon mal so groß sein konnte wie das von „Krokodil Dundee“, mit dem er die Anaconda abgewehrt hat. Aus Dankbarkeit, dass wir ihn nicht bei der Hafenpolizei verzinkt haben, schenkte er mir die Uhr und dem Storekeeper gab er mit dem Ausdruck des größten Bedauerns über sein Missgeschick die Kabel zurück. Die Uhr habe ich dann mal in Rostock einem Uhrmacher gezeigt, und der hat mich freundlich angelacht und gefragt, wo ich denn das gute Stück her habe, denn die Innereien wären noch nie in der Schweiz gewesen, auch wenn das Zifferblatt eine gute Fälschung sei. Für die fachmännische Qualitätskontrolle musste ich noch nicht einmal fünf Mark der Notenbank der DDR hinlegen.

Nachdem ich also von Maria-Dolores wie ein ausgelassener Tennisball auf und nieder gehüpft wurde – wie gesagt, so eine feurige und sportlich aktive junge Dame war mir bis dahin während der professionellen Triebabfuhr noch nie untergekommen – begannen mir ihre verhungerten Luden auf den Sack zu gehen. Sie waren in der Zwischenzeit wahrscheinlich auch beim Uhrmacher gewesen und hatten bemerkt, dass die goldene Schweizer Uhr getürkt und aus Katzensgold war.

Zur Beruhigung der Luden haben wir dann alle unsere Devisenrestbestände zusammengelegt und sie ihnen übergeben. Alles war geritzt und alle hatten wieder ein Lächeln im Gesicht. Das Erlebte war ziemlich einzigartig, wundervoll und ohne Spätwirkungen, weshalb ich mich heute noch immer gerne an diese Hafenliegezeit zurückerinnere.

Schaden macht bekanntlich klug. Deshalb habe ich in der Roten Mühle besonders gut auf mein Seefahrtbuch aufgepasst. Ich hatte das Dokument noch im Brustbeutel um den Hals hängen, als wir drei athletisch-kraftvoll miteinander wippten.

Bevor die Luken voll geschüttet, die Decks mit Wüstendreck zugeweht waren und wir den Hafen wieder verließen, habe ich schnell noch eine Portion Vitamin C in Form eines Sackes Marocco-Apfelsinen für zwei Stück Seife und ein kurzärmeliges Khakihemd „eingekauft“.

Die Berber gingen zufrieden singend von Bord, weil sie wieder einen Wunsch bei Mutti frei hatten. Au revoir und auf Wiedersehen mon amies bis zum nächsten Geschäftstreffen.

Nach Auslaufen war gründliches Deckwaschen mit Hilfe von C-Schläuchen bei schönstem Atlantiksommerwetter, wie im Film mit Ingrid Bergmann, angesagt. Auf der Rückreise hatte ich vermutlich eine Vitamin C-Vergiftung wegen der vielen Marocco-Apfelsinen. Zu guter Letzt gab es dann bei mir während einer Kammerparty zu Feierabend für alle eine Bowle mit in Gin oder Rum eingelegten Apfelsinenstückchen, wie sie heute manch einer auf Weihnachtsmärkten anbietet.

Eine Reise, die man nicht vergisst

Nach längerem Urlaub und einer Zwischenreise auf dem MS KARL-MARX-STADT nach Klaipeda übernahm ich am 20. Februar 1990 wieder das Kommando auf meinem Stammschiff RONNEBURG. Und wie jeder Seemann freute ich mich auf die bevorstehende Reise. Diese, eine Mittelamerikareise, sollte von Rostock über Antwerpen führen und nach der Passage des Panama-Kanals die Häfen Corinto (Nicaragua), Acajutla (El Salvador) und Champerido (Guatemala) bedienen. Heimreisend waren die Häfen Las Palmas (Kanarische Inseln), Bremen, Hamburg und Wismar vorgesehen.

Auf dem Papier sah alles nach einer Routinereise in ein mir bekanntes Fahrtgebiet aus und wir verabschiedeten uns mit Freude vom Winter in Europa. Niemand ahnte auch nur im entferntesten was auf die Besatzung, das Schiff und mich zukommen sollte.

Am 27. Februar 1990 verließen wir in den Morgenstunden Rostock. Zuvor war am 26. abends das Auslaufen wegen Sturmes der Stärke 10 abgebrochen worden. Die Versiegelung wurde über Skagen abgesetzt. Schlechtwetter hieß die Vorhersage. Das ETA Antwerpen war wetterabhängig am 1. März zwischen 18 und 22 Uhr abzusehen.

Und so begann der Trouble. Im Großen Belt musste das Schiff wegen eines Maschinenschadens vor Anker gehen. Zum Glück dauerte die Reparatur an der Hauptmaschine nur kurze Zeit und wir konnten die Reise fortsetzen. Nach der Passage von Skagen verschlechterte sich das Wetter immer mehr. Das Schiff kämpfte sich im schweren Sturm mit Orkanböen durch hohe See und Dünung auf südwestlichen Kursen zur Ansteuerung Antwerpen. Von der an Deck gestauten Ladung wurden zwei LKW durch Seeschlag beschädigt.

Das Einlaufen durch die Westerschelde bis Vlissingen erfolgte abends unter Doppelwache und wegen des schlechten Wetters ohne Lotsen. In den frühen Morgenstunden des 2. März machte die RONNEBURG in Antwerpen fest. Durch die verspätete Ankunft trat im Hafendurchlauf natürlich Hektik ein. Zusätzlich musste neben dem laufenden Betrieb nach einer umfangreichen Besichtigung der beschädigten LKW in aller Eile eine Verklarung geschrieben werden, um Ansprüche Dritter gegen die Reederei abzuwehren. Es stellte sich als schwierig heraus, trockenes Stauholz, das in Rostock nicht geliefert werden konnte, für eine Vollschiffsladung Kaffee in Säcken zu besorgen. Auch hier gab es nicht so große Mengen trockenes Holz.

Aber Hein Seemann lässt sich ja etwas einfallen. Ich kann jetzt schon vorwegnehmen, dass der Kaffee in den europäischen Häfen ohne Beanstandungen gelöscht wurde.

Nachdem die Ladung in Antwerpen komplettiert worden war, lief das Schiff am nächsten Tag um 21 Uhr aus, passierte den Englischen Kanal, hatte zwei Tage später um 3.50 Uhr Ushant an Backbord querab und den Atlantik vor sich. Nun sollte eigentlich der ruhige Teil der Reise beginnen.

Doch schon am gleichen Abend meldete der Erste Offizier, dass ein Besatzungsmitglied an Schlafstörungen und Depressionen leide, nicht mehr könne und nach Hause möchte. Der Ernst dieser Symptome war mir sofort bewusst. In einem ersten langen Gespräch mit dem Patienten am anderen Morgen berichtete dieser weiter, dass er keinen Appetit habe, sich einsam fühle, unter Schweißausbrüchen leide und „weich“ werde. Einen Grund dafür konnte er nicht angeben. Auf meine Fragen zur Vorgeschichte erfuhr ich einiges, das mich die jetzigen Anzeichen als ernst zu nehmende Erkrankung beurteilen ließ. Während dieser Unterhaltung äußerte er, dass er sich momentan besser fühle, nachdem er sich dem Ersten Offizier anvertraut hatte. Er wolle spätestens nach dieser Reise kündigen. Von seinem derzeitigen Zustand wisse in begrenztem Umfang noch der III. Nautische Offizier. Er erzählte mir auch

noch vieles über seine Lebensumstände, Familienverhältnisse und Freundschaften. Nach diesem Gespräch traf ich die Entscheidung, den Patienten auch persönlich mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln zu betreuen. Dabei hatte ich seine Heimreise vom nächsten Hafen schon einkalkuliert.

In der folgenden Zeit änderte sich sein Befinden täglich, manchmal sogar stündlich. Ich führte mit ihm weitere lange Gespräche zu sehr unterschiedlichen Themen und machte ihm oft auch nur Kleinigkeiten betreffende Vorschläge, um ihn aufzubauen. Er sollte auf jeden Fall bis zu seinem Absteigen einen normalen Tagesablauf haben und sich zur Besatzung gehörig fühlen. So habe ich ihm unter anderem versichert, dass der I. Offizier und ich mit seinem Wachdienst sehr zufrieden wären. Am 9. März ging es dem Patienten wieder schlechter. Er äußerte den Wunsch, sich so schnell wie möglich in ärztliche Behandlung zu begeben. Ich habe ihm daraufhin sofort den Heimflug ab Panama zugesichert, um ihm für den Rest der Versegelung – noch neun Tage – Mut zu machen. Nach einem Gespräch mit ihm am anderen Tag wurden alle Maßnahmen für sein Absteigen eingeleitet. Notwendige vertrauliche Informationen habe ich dem Leitenden Technischen Offizier gegeben und der II. NO wurde mit der Aufnahme der Krankengeschichte beauftragt.

Damit die Reise aber auch für den Rest der Crew nicht „langweilig“ wurde, musste das Schiff zwei Tage lang im schweren Sturm abwettern. Das hatte zur Folge die Veränderung der Wachbesetzung auf der Brücke, Reduzierung der Geschwindigkeit, Kursänderungen, zusätzliche Kontrollen in allen Bereichen und besonders der Ladung, Nachlascharbeiten und noch eine Anzahl anderer Maßnahmen bis hin in den persönlichen Bereich – Kiste Bier laschen, Rest Weinblattsiegel sichern (oder doch besser austrinken?), Blumentöpfe festsetzen und vieles mehr.

Am 12. März wurde mittags an der Hauptmaschine ein Verlust von Kolbenkühlwasser festgestellt. Die Maschine musste gestoppt werden. Die Reparatur einer undichten Ablaufpasaune an Station 1 der Hauptmaschine wurde von der Maschinengang in vier Stunden ohne Probleme gemeistert.

Der Zustand unseres Patienten besserte sich bis zum 18. März nicht. Er hatte mir aber glaubhaft versichert, dass er seine Heimreise selbstständig schaffen würde. An diesem Tag lief die RONNEBURG die Innenreedee von Christobal zur Passage des Panama-Kanals an. Der Transit des Kanals war für den nächsten Tag geplant. Mit der Agentur Boyd Steamship Agency wurden für den Heimflug des Besatzungsmitgliedes alle Details geklärt. Die Reederei war über alle getroffenen Maßnahmen informiert worden. Von dort erfolgten keine weiteren Informationen zu diesem Vorgang, was darauf schließen ließ, dass unser Patient wohlbehalten in der Heimat angekommen war.

Für die Besatzung war an diesem Tag nachmittags und am nächsten Tag vormittags ein Landgang organisiert worden. Es war Sonntag, alle Formalitäten waren erledigt und ich hatte mich gerade etwas zurückgelehnt, als mich der Wachoffizier um 14.30 Uhr informierte: „Der III. NO

hat von Land her angerufen und gemeldet, dass dem Funkoffizier das Seefahrtsbuch gestohlen und der III. Technische Offizier mit einem Messer verletzt wurde. Sie sind jetzt im Krankenhaus und kommen nach der Behandlung sofort an Bord zurück.“

Um 16 Uhr kamen alle Landgänger wieder zurück. Der III. NO schilderte mir die Ereignisse eindrucksvoll und übersichtlich so: Alle Landgänger erhielten ihre Landgangsausweise, wie mit der Agentur ver-

TARJETA DE IDENTIFICACION TRIPULANTE

NOMBRE :	<u>Beese, Karl-Friedrich</u>
CREWMEMBER'S NAME	
BARCO :	<u>MS "Ronneburg" YSFL</u>
SHIP'S NAME	
FECHA :	<u>28/3/90</u>
DATE	

CAPITAN DE PUERTO

einbart, am Hafentor. Dort haben sie sich auch nach dem Weg zur Stadt und zur Agentur erkundigt. In der Stadt waren die Landgänger in drei Gruppen unterwegs, die sich auf der zweispurigen Hauptstraße in der Nähe einer Kirche gegenseitig noch in Sicht hatten. Gegen 14 Uhr erfolgte in der Gruppe des III. NO ein Überfall auf den FO. Der Angreifer fasste gezielt unter dessen T-Shirt, entriß dem Funker blitzschnell den dort befindlichen Brustbeutel und lief sofort weg. Leider befand sich darin unter anderem auch das Seefahrtsbuch. Der Verlust dieses Dokuments zog zu allem Übel automatisch ein Disziplinarverfahren nach sich.

Zur gleichen Zeit erfolgten auch Angriffe auf die anderen beiden Gruppen.

Nach Befragung der Opfer ergab sich weiter folgendes Bild. In der zweiten Gruppe wurde der III. TO von drei Angreifern überfallen. Zwei hielten ihn fest. Der dritte wollte ihm einen Beutel, den er um seine rechte Hand geschlungen hatte, entreißen. Da dies und auch das Abschneiden des Beutels misslangen, stachen ihn die Räuber mehrere Male in den rechten Arm. Der Angegriffene, inzwischen mit zerrissenem Hemd am Boden liegend, wehrte sich und schrie. So mussten die Angreifer erfolglos flüchten.

Die Attacke auf den Storekeeper in der dritten Gruppe endete ebenfalls erfolglos. Der Angreifer versuchte dem Opfer von hinten seine Gürteltasche zu entreißen. Als ein anderes Besatzungsmitglied zu Hilfe kam, floh der Dieb.

Die Befragung aller Landgänger bestätigte, soweit beobachtet, die obigen Aussagen. Alle Angriffe erfolgten von dunkelhäutigen Personen, die zielgerichtet und sehr schnell handelten. Als die Polizei eintraf, waren die Angreifer über alle Berge.

Nach den Überfällen vereinigte der III. NO die drei Gruppen, die insgesamt aus 16 Besatzungsmitgliedern bestanden. Sie gingen gemeinsam unter Polizeibegleitung zur Agentur. Nach der Erläuterung der Ereignisse fuhr der Agent mit dem Verletzten im Beisein des FO und des Bootsmannes zum Hospital „Centro Medico del Caribe“, das einen modernen und sehr gepflegten Eindruck machte.

Während dem Patienten die Wunden gesäubert und drei davon genäht wurden, suchte der Agent gemeinsam mit Funker und Bootsmann den Tatort auf. Der Agent führte dort Befragungen durch, um einheimische Zeugen zu finden und Hinweise auf die Täter zu bekommen – leider erfolglos.

Nachdem der Verletzte behandelt und für zwei Tage krank geschrieben worden war, ging es zurück zur Agentur. Von dort kamen alle Landgänger umgehend wieder an Bord.

Am nächsten Tag berichtete mir der Agent, Mr. B., dass die Hauptstraße normalerweise sicher sei. Ein Versuch, das Seefahrtsbuch über Kontaktpersonen wiederzubekommen, war nicht gelungen.

Um 17 Uhr begann die Passage des Panama-Kanals, die am 19. März in den frühen Morgenstunden ohne Zwischenfälle beendet war.

Nach drei Tagen, am 22. nachts, lief die RONNEBURG in Corinto ein. Die zu löschende Ladung ging ohne Probleme von Bord. Geladen wurde Schnittholz in Bündeln für Las Palmas. Da der verbrauchte Raum für die Holzladung mit viel zu wenig Kubikmetern in den Ladungspapieren angegeben wurde, musste vor



dem Auslaufen noch in aller Eile ein Protest geschrieben werden. Eine Änderung in den Papieren war nicht möglich.

Während der Liegezeit war der Reiseplan geändert worden. Wir sollten jetzt vor Acajutla noch zusätzlich Cutuco (El Salvador) anlaufen. Wir nahmen also nach dem Ablegen in Corinto am 26. März um 11.34 Uhr Kurs auf Cutuco, das nur rund vier Stunden Seereise entfernt lag. Kurz vor der Ansteuerung des Hafens erhielt ich vom Agenten über UKW die Nachricht, dass Cutuco nicht angelaufen werden könne, da die geplante Ladung nicht verfügbar sei. Wir sollten nun weiter nach Acajutla versegeln. Dem Agenten wurde das Anlaufen Acajutlas bestätigt und das ETA für den 27. März um zwei Uhr gegeben. Der Kurs des Schiffes wurde umgehend geändert und auf Acajutla abgesetzt. Niemand an Bord ahnte in diesem Moment, was die Kursänderung in den salvadorianischen Hoheitsgewässern für Folgen für uns haben sollte.

Auf dem Kurs nach Acajutla wurde abends – es war bereits dunkel – um 19.35 Uhr ein weißes Fallschirmsignal an Backbord querab gesichtet und kurz danach ein Flugzeug bemerkt. Der WO informierte sofort den Kapitän. Ich ging unverzüglich auf die Brücke. Um 19.40 Uhr wurden an Steuerbord querab von dem Flugzeug drei weiße Fallschirmsignale abgegeben und zwei Minuten danach ein Schuss vor den Steuerbord-Bug unseres Schiffes abgefeuert. Die Situation war völlig unklar.



Eine Verbindung zu dem Flugzeug über UKW oder Funk gab es nicht. Ich übernahm augenblicklich die Wache. Als erste Entscheidung wurden die Maschinen gestoppt, alle Deckslichter eingeschaltet und das Ruder hart Backbord gelegt. Durch diese Maßnahmen wurde die gesamte Crew natürlich alarmiert. Viele Augen beobachteten jetzt den See- und Luftraum sowie die unmittelbare Umgebung der RONNEBURG. Wenig später wurde achteraus ein Fahrzeug im Abstand von vier Seemeilen gesichtet, das ein rotes Licht zeigte. Es vergingen ungewisse Minuten bis wir schließlich um 20 Uhr einen Anruf von einem Boot der salvadorianischen Coast Guard auf UKW Kanal 16 erhielten. Darin wurde das MS RONNEBURG beschuldigt, um 18 Uhr acht Seemeilen vor der Küste gestoppt zu haben. Weitere Informationen gab es nicht. Der Kapitän wurde aufgefordert, das Anbordkommen der

Coast Guard auf der jetzigen Position abzuwarten. Ich habe das Stoppen meines Schiffes verneint und energisch gegen das mit Waffengewalt erzwungene Aufbringen meines Schiffes protestiert sowie die unverzügliche Fortsetzung meiner Reise zum Bestimmungshafen Acajutla gefordert. Mit der Antwort „You have to wait“ war das Gespräch beendet.

Eine halbe Stunde später kamen von dem Küstenwachboot GC8 fünf mit Schnellfeuergewehren bewaffnete Angehörige der Coast Guard über die Lotsentreppe an Bord. Unsere gesamte Besatzung musste sich zuvor auf dem Achterschiff versammeln. Der Anführer des Trupps stellte sich als Captain des Wachbootes vor und beschuldigte die RONNEBURG

erneut, gestoppt zu haben. Auch sollten wir danach mit geändertem Kurs abgelaufen sein. Weiter wurde behauptet, dass unser Schiff nicht auf UKW-Anrufe des Wachbootes auf Kanal 16 geantwortet habe.

Ich konnte anhand der Tagebuch- und Karteneintragungen sowie der zeitlichen Abläufe beweisen, dass die RONNEBURG um 18 Uhr die Küste einer nicht namentlich bezeichneten Insel im Abstand von 11,2 sm passierte und zu keiner Zeit gestoppt hatte. Auf der Brücke, die vorschriftsmäßig mit WO und zwei Wachmatrosen besetzt war, wurden beide UKW-Geräte ständig auf Kanal 16 überwacht. Auf diesem Kanal hatte ja zuvor auch das Gespräch mit der Agentur in Cutuco stattgefunden. Ich habe nochmals gegen das Aufbringen des Schiffes protestiert und die unverzügliche Fortsetzung unserer Reise zum Bestimmungshafen Acajutla gefordert.

Unbeeindruckt davon wurde durch den Captain der Coast Guard, der ein UKW-Gerät mit sich führte, eine Durchsuchung der RONNEBURG angeordnet. Als Grund gab er einen Befehl der MARINA NACIONAL an. Es wurden alle Laderäume, verschiedene Stores und einige Kammern kontrolliert. Zwischenzeitlich erklärte der Captain, das Schiff müsse zurück nach Cutuco laufen. Meine Einwände und Proteste gegen diese Maßnahmen wurden nicht beachtet.

Nach gut einer Stunde wurde die Durchsuchung beendet. Ergebnisse oder Beanstandungen wurden nicht angezeigt. Mir wurde erklärt, dass wir auf das Eintreffen eines weiteren GC-Bootes warten müssten. Von diesem Boot werde ein Offizier auf die RONNEBURG übersteigen, um die weitere Versiegelung, die jetzt doch nach Acajutla erfolgen sollte, zu überwachen. Die Besatzung, die noch immer auf dem Achterschiff stand, durfte nach einer entsprechenden Frage in ihre Kammern gehen.

Um 23.37 Uhr erreichte das zweite Wachboot unsere Position und kurz nach Mitternacht traf ein drittes Coast-Guard-Boot ein. Um 0.43 Uhr erhielt ich die Weisung, dass unser Schiff unter Begleitung eines Wachbootes ablaufen darf. Der Captain und sein Trupp gingen von Bord. Um 0.53 Uhr setzten wir die Reise nach Acajutla fort, wo knapp fünf Stunden später



auf Reede geankert wurde. Kurz danach wurde das uns begleitende Wachboot GC 6 durch GC 10 abgelöst. Von ihm und seinem Beiboot aus wurde unser Schiff nun aus verschiedenen Positionen fotografiert.

Ich hatte meine Besatzung schon zu Beginn der ganzen Aktion instruiert, keine Fotos von Booten und Personen zu machen, keine Scheinwerfer oder Lampen auf sie zu richten, sich korrekt zu verhalten und alle Fragen zu Schiff, Ladung und Betrieb – mit Ausnahme zur eigenen Person – an den Kapitän zu verweisen.

Ohne weitere Informationen zu erhalten, machten wir einen Tag später um 5.54 Uhr, zum Löschen im Hafen fest. Kurz danach begann durch über dreißig schwer bewaffnete Militärangehörige eine aufwendige Durchsuchung des gesamten Schiffes, Räume des Kapitäns nicht ausgenommen. Dabei wurden unter anderem auch Videokameras und Hunde eingesetzt. Während der über zweistündigen Aktion war in meiner Kammer ständig ein Wachmann mit einem gelben Labrador anwesend. Nach der Freigabe des Schiffes – ein Ergebnis der Durchsuchung war nicht mitgeteilt worden – entschuldigte sich der befehlende Offizier sinngemäß so, dass er auch nur auf Befehl gehandelt habe.

Am gleichen Tage sandte ich ein Schreiben an die MARINA NACIONAL, Comandante y Capitan de puerto Acajutla. Darin befanden sich Tagebuchauszüge mit Erklärungen dazu sowie der Protest gegen das Aufbringen des MS RONNEBURG.

Zwei Tage später teilte mir mein Agent, Mr. T., mit, er habe erfahren, dass der Hafenkapitän, der gleichzeitig auch Offizier der MARINA NACIONAL war, auf Befehl des Kommandos in San Salvador keine Ausklarierung geben dürfe, weil die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien.

Daraufhin habe ich den Manager der Hauptagentur in San Salvador, Mr. V., der sich gerade in Acajutla aufhielt, persönlich über das vorgesehene Festhalten des Schiffes informiert. Ich



habe ihn weiter gebeten, dem Kommando der Coast Guard den Protest des Kapitäns und die beweisbaren Fakten zu erläutern.

Einen Tag später, am 31. März, wurde mir mitgeteilt, dass das Schiff 500 US-Dollar Strafe bezahlen muss, da es gegen Artikel 3 des Gesetzes der Seefahrt verstoßen habe. Ich schloss daraus, dass die Fürsprache des Managers wenigstens teilweise erfolgreich war. Der Hafenkapitän war in dieser Angelegenheit weder für mich noch für meinen Agenten zu sprechen. So konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, was Artikel 3 beinhaltet.

Der Agent empfahl mir dringend die „Strafe“ zu bezahlen. Er betonte, dass es anderenfalls keine Ausklarierung geben würde und die RONNEBURG mit zusätzlichen Maßnahmen rechnen müsse. Unter Berücksichtigung dieser Aussichten und des relativ geringen Betrages wurde die Hauptagentur beauftragt, die 500 US-Dollar zu begleichen.

Zu Acajutla muss ich der Vollständigkeit halber noch zwei Arbeitsunfälle von Stauern beim Umschlagbetrieb erwähnen. In Luke III war angeblich ein Arbeiter durch eine Palette verletzt worden, zum Glück nicht ernsthaft. Es musste aber eine Garantie von 1.500 US-Dollar hinterlegt werden. Zwei Tage später hatte sich in Luke V ein Stauer an einem Sack verhoben. An beiden Unfällen traf das Schiff kein Verschulden. Allerdings zogen die Unfälle eine Menge Formalitäten nach sich. Das Wichtigste in den Häfen – Löschen und Laden – lief ansonsten routinemäßig mit den üblichen Problemen ab.

Am 1. April verließ unser Schiff den Hafen von Acajutla und steuerte noch am gleichen Tag Champerico an. Der Umschlag erfolgte auf Reede. Von dort versagelten wir nach Balboa zur Passage des Panamakanals. Die RONNEBURG ankerte am 5. April auf der Reede von Balboa, wurde einklariert und passierte den Kanal bis zum Gatun Lake. Dort wurde wieder geankert, um den entgegenkommenden Konvoi abzuwarten. Am 6. war die Panama-Kanal-Passage beendet. Wir liefen nach Hause, dem Frühling entgegen. Nun musste doch endlich ein ruhiger Teil der Reise kommen!

Die abschließenden Arbeiten für diese Reise wurden in Angriff genommen. Aber die Vorbereitungen für die geplante Kuba-Reise mussten abgebrochen werden, da die Nachricht kam, dass der nächste Törn ins Mittelmeer nach Durres (Albanien) gehe und Rostock in Zukunft nicht mehr angelaufen wird. Das erforderte natürlich Änderungen und wieder Gespräche mit allen Besatzungsmitgliedern. Und schon am nächsten Tag musste aufgrund von Alkoholmissbrauch ein Disziplinarverfahren gegen einen Matrosen eingeleitet werden mit den notwendigen Untersuchungen und dem üblichen Schriftkram.

Damit nicht genug machte die Erkrankung eines Besatzungsmitgliedes eine funkärztliche Beratung (Medico) über Rügen Radio erforderlich. Die eingeleitete Therapie hatte keinen Erfolg und so musste elf Tage später ein erneutes Medico angefordert werden.

Zwischenzeitlich „feierten“ wir Ostern. Am 17. und 18. April wurde das Holz in Las Palmas gelöscht. Die Nachvermessung der Holzladung ergab einen benötigten Raum von 1268 cbm. In den Ladungspapieren waren nur 559 cbm angegeben worden. So hatten wir eine kleine Freude.

Am 24. April lief unser Schiff in Bremen zum Löschen ein. Von Bremen versagelten wir am 27. April nach Hamburg und waren dort einen Tag später, an einem Samstag, fest. Für Montag wurde ein Löschgang bestellt. Am Dienstag, dem 1. Mai, wurde nicht „gekämpft“ und es drehte sich auch kein Kran. Erst am 4. Mai war die Ladung gelöscht. Das war nun auf den letzten Meilen der Reise eine wirklich ruhige Hafenzeit.

Einen Tag später lief die RONNEBURG in Wismar ein und beendete die Reise erfolgreich.

Abreiten unter den weißen Klippen von Dover

Leider ist es mir in meiner Jugend nicht vergönnt gewesen, bei der DSR zur See zu fahren. Ich wurde LKW-Fahrer, sozusagen ein „Kapitän der Landstraße“. Nach der Wende fuhr ich dann im internationalen Fernverkehr unter anderem einen Silo-Sattelzug der 60-Kubikmeter-Klasse. Bis 2012 führten mich die Touren der vorangegangenen sechs Jahre hin und wieder nach England oder Schweden und folglich mit den Reedereien DFDS und Scandlines über See.

Meistens herrschte während der kurzen Überfahrten schönes Wetter, doch auch manche steife Brise fehlte nicht. So trug es sich zu, dass ich mit meinem LKW am 12. Dezember 2011 gegen 18 Uhr bei starkem, böigen Wind am Check-in-Container der DFDS Seaways in Dunkerque mein Fährticket nach Dover holte. Gegen 20 Uhr ging es auf die Fähre. Dort wurde der Truck geparkt und anschließend zu Abend gegessen. Die Speisen waren von der Qualität her wie immer durchschnittlich, aber ausreichend. Ganz sicherlich ist an dem Gerücht etwas dran, dass die Engländer nicht kochen können.

Die Leinen wurden losgemacht und die Überfahrt begann. Die See war unter Land noch einigermaßen ruhig. Das änderte sich jedoch mit jeder weiteren Meile. Zu dieser winterlichen Tageszeit war es schon finster, und man konnte durch die großen Fenster des Restaurants die Positionslichter anderer Schiffe erkennen, die von unten nach oben und zurück wanderten, weil unser Schiff immer stärker rollte. Eine solche starke Krängung hatte ich bis dahin noch nicht erlebt. Warum auch immer, es wurde mir dabei nicht übel, die Seekrankheit blieb zum Glück aus. Viele andere Fahrer standen auf dem Bootsdeck an der Reling und ließen sich ihr Abendbrot noch einmal durch den Kopf gehen. Ich konnte nur hoffen, immer schön nach Lee!

Für die Fahrt von Dunkerque nach Dover benötigte die Fähre diesmal eine Stunde länger als sonst. Große Erleichterung herrschte, als die Lichter der Hafeneinfahrt von Dover in Sicht kamen. Doch Rasmus hatte noch einiges mit uns vor. Der Hafenkapitän hatte mit rotem Licht die Einfahrt sperren lassen. Wir sollten vor dem Loch für eine unbestimmte Zeit auf Reede warten.

Der Kapitän der Fähre drehte das Schiff in den Wind und ging gegenan, damit sich das Rollen abschwächte. Der Anker wurde nicht geworfen. So trieben wir vor Dover. Wir Fahrer machten es uns in der Drivers-Lounge mehr schlecht als recht bequem. Schlafen konnte jedoch keiner. Beruhigend wirkte, dass das Laufen der Maschine zu hören war.

Irgendwann in der Frühe gegen sieben Uhr englischer Zeit leuchtete von der Hafeneinfahrt plötzlich grünes Licht herüber. Der Kapitän bot dem Wind wieder die volle Breitseite. Darauf hatte Rasmus nur gewartet. Die sonst so breit wirkende Hafeneinfahrt wurde auf einmal immer enger. Der Bug des Schiffes schlingerte zwischen Backbord und Steuerbord bedrohlich hin und her. Dazu rollte das Schiff wieder stark, und ich malte mir in Gedanken aus, wie es wohl auf dem Parkdeck aussehen würde zwischen all den schwankenden LKW. Plötzlich überfallen einen da Gedanken an die hoffentlich angezogene Betriebsbremse!

Zur Hilfestellung gesellten sich drei oder vier Bugsierschlepper des Hafens zum Schiff und das sonst so elegante Anlegemanöver bekam eine dramatische Note. Schließlich fuhr ich zusammen mit meinen Berufskollegen erleichtert von Bord.

Mir bleibt diese Sturmfahrt ganz sicher noch lange in Erinnerung. Seeleuten wird dieses Erlebnis einer Landratte vermutlich nur ein müdes Lächeln entlocken. Euch hiermit meine Hochachtung und allen, die heute noch fahren, immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!

Eine Seefahrt die ist lustig – gezeichnet von Rüdiger Domnick

Rüdiger Domnick fuhr von 1965 bis 1992 als Funkoffizier bei der DSR zur See. Nach seiner betriebsbedingten Kündigung, als den Seeleuten die Schiffe unterm Hintern weg verkauft wurden, arbeitete er bis zum Renteneintritt im höheren Dienst (höchste Laufbahn für Beamte in der Bundesrepublik Deutschland) bei der Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (BstU).

Im Rahmen des Wettbewerbs um den Titel „Schiff der vorbildlichen Kulturarbeit“ hatte er bereits mehrfach seinem Talent freien Lauf lassen können, bevor er während eines unfallbedingten Krankenhausaufenthaltes mit entsprechender Muse Gelegenheit fand, sich diesem Hobby intensiver zu widmen. Er verspürte schlicht die Lust, bei der sonst hierzulande allerorten herrschenden humorlosen Biederkeit ein wenig über die Seefahrt zu spotten. Im Krankenhaus erfreute sich bereits das Personal an seinen gezeichneten Witzen. Nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus fragte er bei der Redaktion des VOLL VORAUS an, ob dort eventuell seine Zeichnungen für die letzte und den Seemann oftmals am meisten interessierende Seite des Blattes verwendet werden könnten. Die Redaktion nahm ihn mit offenen Armen auf. Im Laufe dieser Zusammenarbeit wurden manchmal seine Werke bei allzu offener Kritik auch „angemeckert“, wie er gestand.

Der dadurch erhoffte urplötzliche Reichtum ließ allerdings auf sich warten. Jede veröffentlichte Karikatur wurde ihm seinerzeit mit einer materiellen Anerkennung in Höhe von 10 Mark der DDR vergütet.

Sein Zeichentalent wurde ihm mit in die Wiege gelegt. „Ohne jemals eine besondere Förderung auf diesem Gebiet erfahren zu haben, hat er mit seinem Zeichenhumor schon manchen Seemann an Bord oder Leser an Land zum Schmunzeln oder Lachen herausgefordert. Vielen Seiten von Brigadebüchern der Schiffe, auf denen er fuhr, hat er durch sein Zutun eine freundlichen Note gegeben. Immerhin kommen während seiner 23-jährigen Fahrzeit in unserer Flotte schon einige Schiffe zusammen, wie z.B. die FICHTE, FLÄMING, SCHUMANN oder auch MANSFELD“, stellte damals VOLL VORAUS-Redakteurin Christa Devantier den Laienkünstler Rüdiger Domnick den Lesern der Betriebszeitung vor.

Wir hoffen, dass sich beim Wiedererkennen mancher seiner Zeichnungen das Schmunzeln beim Leser erneut einstellt.

HUMOR

Gezeichnet
von Funkoffizier
R. Domnick



„Ich glaubte Sie rufen zu hören.“



„Das ist die Oberstewardess.“



„Es ist wirklich schade, daß ich mich von Dir losreißen muß, aber ich muß dringend an Bord!“



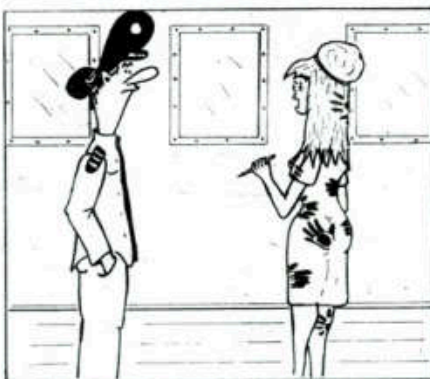
„Keine Angst, Fräulein Müller, sehen Sie doch, die Nadel ist ganz stumpf.“



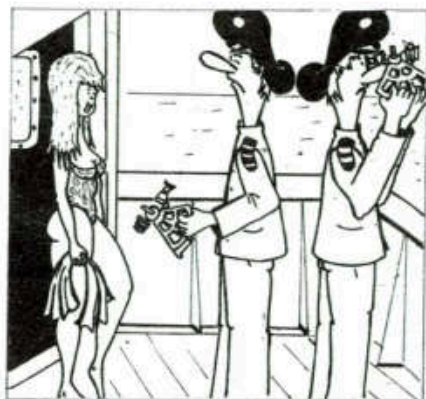
„Wollen Sie erst noch essen – oder soll ich es gleich in die Tüten schütten?“



„Das wird schmecken, was?“



„Die Bierkisten sind gestaut, Chieff-mate, die Assis haben fleißig geholfen.“



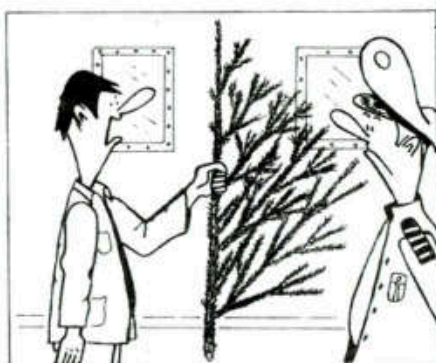
„Kann ich mein Horoskop auch gleich haben?“



„... Und bestellen Sie dem Zweiten, daß ich zur Zeit eine Kursänderung für absolut unnötig halte.“



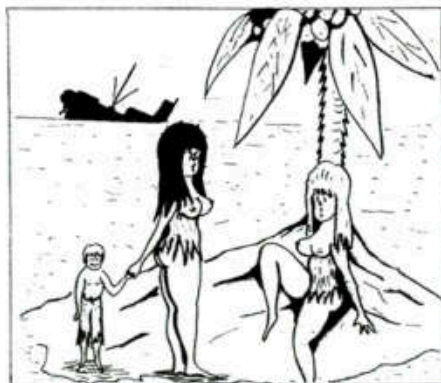
„Nanu, tippe ich richtig, wir bekommen eine neue Stewardess?“



„Der Lieferer meinte, das seien die neuen Sicherheitsbäumchen. Gut an der Wand zu laschen und niedrig im Verbrauch!“



Wie es scheint, haben Sie die Versammlungslänge bedeutend überschritten.



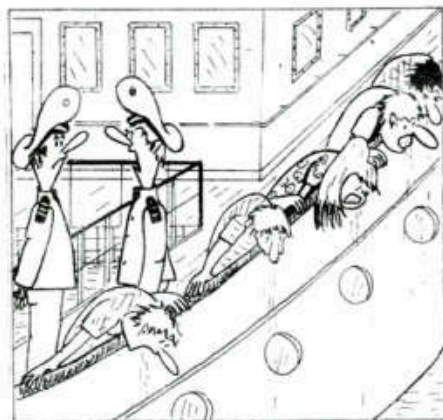
„Eine ganz dumme Regel, dieses ‚Frauen und Kinder zuerst von Bord!‘“



„He, die Steaks sind ja völlig verbr... oh guten Abend Chief, ich meine natürlich, so schmecken sie mir am besten.“



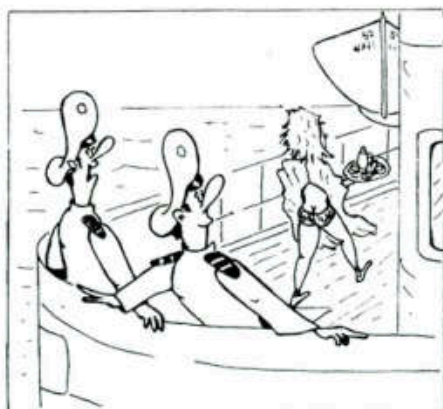
„Ich soll nach dem Auslaftertermin fragen!“



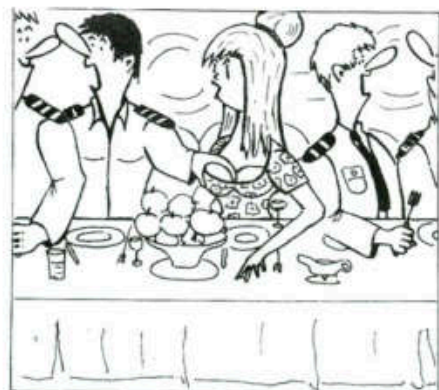
„Was suchen die bloß.“



„Originalarmaturen hatten wir leider nicht mehr, aber dafür ist Ihre Wanne jetzt in elf Sekunden voll.“

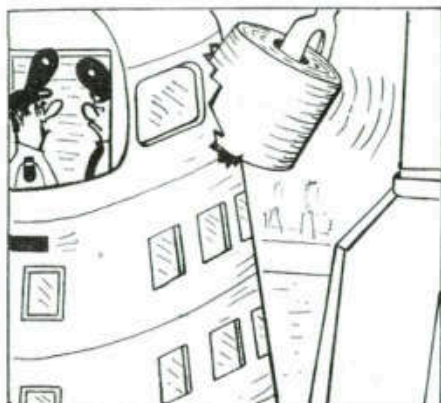
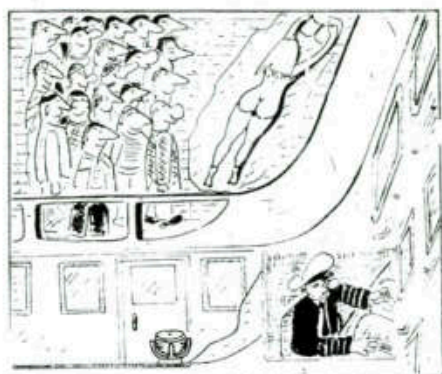


„Der Wind scheint zuzunehmen“



„Die Obstlieferungen werden immer besser“

Der 43. Tag auf See, die Mannschaft beginnt sich komisch zu benehmen . . .



„Ach, ich wußte gar nicht, daß wir auf der Brücke auch Ladung fahren.“



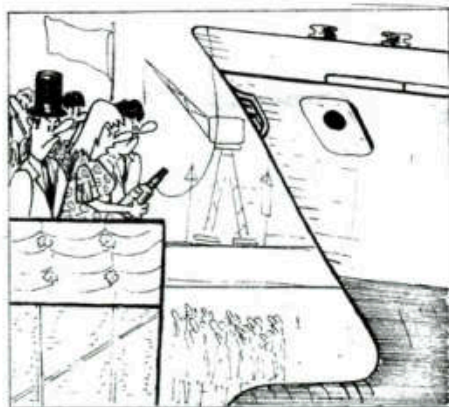
„Ich brauche für das Weihnachtsgebäck dringend mehr Mehl!“



Es wird höchste Zeit, dass Sie kommen.



„Sie wissen ganz genau, daß das Rauchen in der Luke verboten ist!“



„Ich taufe dich auf den Namen... äh ‚Rotkäppchen extra trocken‘.“

Nackte Tatsachen

6. Dezember 1969, MS FRIEDEN kam aus Rio de Janeiro und hatte 7.30 Uhr in Santos (Bundesstaat Sao Paulo) festgemacht. Und ich, der Arthur, kam aus dem Maschinenraum und schnappte nach frischer Luft in einem für mich neuen Hafen. Ich meinte, ausreichend Landgangserfahrung zu haben, ließ mich aber auch noch gern und schnell von den „alten Hasen“ in die hiesigen Zollsitten einweihen. Von vier Tagen Hafenliegezeit war die Rede, die wollte ich genüsslich erleben. Und das bei einem ordentlichen Landgang, so mit allem Drum und Dran lautete die Vorgabe. Dazu nehme man sicherheitshalber zwei Stangen Zigaretten mit Filter und eine Flasche Weinblattsiegel (WBS) und gehe festen Schrittes zum Zoll, hieß es. Vom Schiff aus waren es schlappe dreißig Meter bis dorthin. Wenn man Glück hatte, was „selten“ war, wurde man nicht beachtet und ging durch. Und wenn man kein Glück hatte, was immer war, wurde man beachtet und am Durchlasstresen mit einem Redeschwall auf das Herzlichste (reine Vermutung von mir) begrüßt. Dann zeigte einer der beiden Zollbeamten auf mein „dickes Hemd“ und nahm schon mal die beiden farbigen Plastezahnputzbecher aus dem ansonsten leeren Wandregal. Man ziehe dann lächelnd die eine WBS-Flasche blank und fülle die Becher der Beamten „gerne“ randstrichvoll. Beim dritten Becher für jeden wurde unsere (?) Unterhaltung immer fröhlicher. Mehr passte dann nicht in die Zollkörper hinein, Arthur durfte gehen. Nach mir kamen noch Landgänger anderer Schiffe. Ich vermute, dass die Santos-Zöllner den „Stoff“, monatelang organisch gelernt, an ihrer Leber vorbei sofort in die Beine leiteten. Sie standen fest wie in Beton gegossen. Nur die Zungen verlernten das Sprechen am Ende ihres arbeitsreichen Wach-Dienstes.

Mein erster Eintrag im Tagebuch an diesem Tage lautete: „Große Begeisterung! Die Stadt, der Strand, die überaus freundlichen Menschen, einfach herrlich.“ Bei YouTube kann ich heute sehen, dass alles noch 43 Jahre schöner geworden ist.

Mein damals zielloser Landgang führte entlang mehrerer Ruas bis hin zu einem deutschen Restaurant namens „Bayerischer Hof“. Der deutsche Besitzer hörte auf den wohlklingenden Vornamen Bruno. Als Sachse kann man den richtig betont ziehen: Bruuunoow. Ich bemühte mich aber bereits zu dieser Zeit in der hochdeutschen Artikulierung. Bruno freute sich über den seltenen deutschen Besuch. Die Freude lag auch ganz auf meiner Seite, denn Appetit und Durst wurden ausreichend gestillt. Und – wir sprachen sehr lange übers Leben, wie man so sagt.

Letztlich wurde ich von Bruno für den nächsten Abend zu einem Erlebnis besonderer Art eingeladen. Ich nahm die Einladung gerne an, ließ die Zigarettenstangen dort und schlenderte gut gelaunt zurück an Bord. Vermutlich sahen mir die Einwohner diese Stimmungslage an, sie lächelten auch alle.

Sonntag, der 7. Dezember. Allein das Schicksal trieb mich wieder in das Restaurant „Bayerischer Hof“. Der Zoll bekam vorher obligatorisch wieder seine Umdrehungen. Eine zweite Flasche durfte ich wie auch alle Zigaretten sogar mitnehmen.

Bevor ich jetzt das Restaurant betrete, möchte ich es denen, die leider nicht dort sein durften, beschreiben. Alle anderen wissen, was ich meine.

Es handelte sich um einen großen Saal in einem beruhigenden weiß-braunen Kontrast. An der Decke summten leise große Ventilatoren. Die Eingangstür stand weit offen, Vierer-Tische und die Stühle waren stabil im kolonialähnlichen Stil gezimmert. In der Nähe des Eingangs befand sich ein einzelner runder Tisch mit sechs Stühlen. Auf einer zwei Meter mal drei

Meter großen Bretterbühne stand ein Mikrofon. Wer auf der Bühne stand, der hörte seine „fetzigen“ Toreroabsätze besonders gut. Spät am Abend krächzte die bildhübsche und echt superproportionierte „Billy“ bei Muschebubu-Licht (sächsisch für gemütlich, heimelig) die Musikansagen in das Mikro hinein.

Ich betrat diese sehr schöne Wirtschaft und setzte mich lässig an den freien runden Tisch. An den anderen Tischen saßen Leute meines Alters, in der Überzahl waren sie weiblichen Geschlechts.

Sobald ich saß und freundlich meine Blicke in der Runde schweifen ließ, zog schlagartig eine absolute Stille im Raum ein. Alle guckten halb entsetzt zu mir als wäre ich der Gevatter Tod in leiblicher Anwesenheit. Zwei Kellnerinnen kamen schnellen Schrittes zu mir und sprachen heftig gestikulierend auf mich ein. Ich ahnte nichts Gutes. Was sie so erregte, blieb mir ein Geheimnis, denn sie redeten sehr schnell und überhaupt nicht sächsisch.

Endlich kam auch Bruno, der über diesen „Skandal“ von seinem Personal etwas erfahren haben musste. Die freundliche Begrüßung ließ er weg: „Arthur, tu mir einen Gefallen und steh jetzt sehr schnell auf. Ich zeige dir einen anderen Platz, der gesünder für dich ist. Nein, stell jetzt keine Fragen, mach was ich dir sage!“ Dieser Aufforderung kam ich natürlich nach, Bruno war doch zwischenzeitlich mein Freund geworden. Für meinen „Gehorsam“ stand schnell ein köstliches Essen und ein teuflisches Getränk vor mir – und danach noch so eins.

Punkt 23 Uhr betraten vier durchaus muskulöse Bürger den Raum und bildeten ein Spalier für einen älteren Fettklops in Ölsockelgröße (160 cm). Man hatte das Gefühl, dass er nicht lief, sondern allein die mitgebrachte Parfümwolke ihn hereintrug. Die Gäste unterließen zu diesem Zeitpunkt alles Gerede. Er setzte sich doch tatsächlich auf meinen vorherigen Stuhl am runden Tisch. Mit einem feisten Lachen eröffnete der Kleine die allgemeine Gesprächsrunde wieder und damit auch den musikalischen Teil der Veranstaltung. Das also wäre beinahe meine Gefahr gewesen. Ich weiß heute noch nicht, wer der Kollege eigentlich war. Aber wo sein Stammplatz ist, das wurde mir klar. Wir hatten nur einen kurzen musternden und im Gedächtnis bleibenden Blickkontakt. Ich glaube nicht, dass ihn an diesem Abend die ökonomischen Fortschritte der DDR beim Aufbau des Sozialismus interessierten. Mich übrigens auch nicht.

Ich saß mit einem jungen Mann und drei hübschen Frauen am Tisch. Sie kannten sich und sangen mit der Musik mit. Billy lächelte bei ihren Ansagen freundlich zu mir und warf mir ab und zu eine Kusshand rüber. Ihr lockiges, langes blondes Haar glänzte im Licht der Scheinwerfer und wedelte im Luftzug des Deckenpropellers. Das Publikum amüsierte sich,



Blick vom Mont Serrat
auf das Zentrum von
Santos

Bruno auch. „Arthur, gefällt es dir bei mir?“ „Bruno, es ist herrlich!“ „Mei! Na wart's mal ab, es wird noch besser, du wirst staunen.“ Ich bestellte nickend einen weiteren der teuflischen Drinks und als Seemann-Weltmann mit meinen 20 Jahren Lebenserfahrung natürlich auch eine dicke Zigarre.

Null Uhr, die Alkoholluft brannte förmlich, der blaue Zigarrenqualm suchte einen kleinen Spalt in der jetzt verschlossenen Eingangstür und fand ihn leider nicht. Billy behielt die Zigarette im nachgeschminkten Mundwinkel und röchelte wieder etwas für mich Unverständliches ins Mikro.

Die Musik spielte ganz leise, das Licht verdunkelte sich ein wenig – auf der Bühne fand ein Auftritt statt. Es strippte eine Hübsche im langen Hochzeitskleid – und mit ihr zogen sich, für mich unerwartet, die an meinem Tisch sitzenden und die Mehrzahl der an den anderen Tischen sitzenden Senioritas im Rhythmus langsam aus. Arthur saß da, nuckelte an seiner Zigarre rum, hustete nach dem Ausversehen-Lungenzug und tat so, als wäre diese Shownummer etwas ganz Normales und Alltägliches. Mit der Linken drehte ich das Whiskyglas im Takt der Musik, und ab und zu zeigte ich der weiblichen Runde ein sehr zufriedenes Lächeln.

Bruno nickte mir vom Tresen aus stolz zu, er war schließlich der Organisator dieser nackten Tatsachen. Der kleine Dicke hatte übrigens keine Frau am Tisch sitzen. Das freute mich sehr. Dann, nach einer gefühlten Stunde, war der Nichttraum plötzlich zu Ende. Alle wurden wieder brav, außer die jetzt leicht beschwipste Billy; sie wollte jetzt unbedingt tanzen und zwar mit mir. Ich nahm diese Form der brasilianischen Damenwahl nicht abgeneigt an, zumal sie sich zu mir herunterbeugte und einen tiefen Einblick hinterließ. Wir tanzten und alle beobachteten uns und zeigten amüsierte Gesichter. Dann stand etwas zwischen uns – nicht auf meiner Seite! Nun denn, jo mei, jetzt konnte ich mir das Amüsement der anderen erklären. Ja, alles ist menschlich, aber nicht alles ist weiblich! Ich gab dem Billyboy lachend einen Handkuss und verabschiedete mich ein wenig verarscht, aber nicht verärgert vom lachenden Bruno und den echten Mädels. Insgesamt war der Abend viel zu schön, um irgendwie eingeschnappt zu sein. Wir, Bruno und ich, vereinbarten für den nächsten Tag ein Wiedersehen. Ich torkelte sanft bis zu meiner Koje und hing ein Bein raus.

Ausschlafen war angesagt. Beim Mittagessen, was gleichzeitig das Frühstück war, erzählte ich die Geschichte meinen Kumpels. Wir wussten, dass wir morgen wieder mit unserem Dampfer auslaufen würden. Schlussfolgerung? Alles klaro, wir gehen am späten Nachmittag zu Bruno und den netten Mädels.

Ich kann mich erinnern, wir waren fünf und einer von uns hatte schon ganz schön gelenzt. Dann kam noch die obligatorische Flasche beim Zoll dazu, da trank er mit, und obendrein die Hitze des Tages. Wir gingen, er torkelte immer mehr. Ja, ich weiß, wie er heißt, aber ich schweige an dieser Stelle aus Pietätsgründen. Mitten auf der übernächsten großen Kreuzung klappte er zusammen wie ein Messer. Die Santosianer interessierten sich für diesen ungewöhnlichen Anblick und bildeten sofort eine Ansammlung. Länglicher Manne, kannst du dich erinnern? Das war großer Mist, wir waren absolut satt. Nur kurzzeitig kam sogar die Idee auf, dass wir den „Eujamie“ zum Ausschlafen vor Ort an eine Hauswand setzten, um ihn auf dem Rückweg in vielleicht fünf oder sechs Stunden wieder mitzunehmen. Das haben wir nach der Positiv-Negativabwägung dann doch verworfen. Jedenfalls hatten wir die Schnauze gestrichen voll – und hielten doch zusammen und schleppten die Schnapsdrossel wieder zurück an Bord.

Am 9. Dezember, 21.56 Uhr, sind wir aus Santos ausgelaufen.

Mein lieber Bruno, liebe Mädels, so lebt denn wohl! In meinem nächsten Leben fahre ich wieder zur See; da werden wir in Brunos Wirtschaft die vollen dunklen Gläser auf unser Wohl erheben. Saúde!

Bestraftes Pflichtbewusstsein

Anfang der 70er-Jahre überquerten wir auf unserer FICHTE wieder einmal den Großen Teich. Als wir, annähernd 380 Salzwasserbuckel, Youngster und auch Seefahrerinnen, das Castillo El Morro von Havanna sahen, wussten wir, dass 5000 Seemeilen zurückgelegt worden waren. Wie sang schon der Barde Freddy? „Fünftausend Meilen von zu Haus.“

Unmittelbar vor dem Einlaufen wurde unser Lehr- und Frachtschiff über die Toppen geflaggt. Die Lehrlinge standen „Seite“. Wir entsprachen damit den besten Traditionen eines Schulschiffes. Wie die GEORG BÜCHNER besaß auch die J. G. FICHTE ihren Fanfarenzug, der nun hinüber zum Land sein Begrüßungsständchen blies.

Wie auf jeder Reise bot sich der uns bekannte Anblick. Außer den altherwürdigen Befestigungen an Steuerbord und Backbord sahen wir eine Vielzahl von Pötte aus der Sowjetunion, der DDR, Polen, Griechenland auf der Innenreede von Havanna, um ihre Ankerkette schwoijend. Unsere erste Frage lautete: „Wann geht es an die Pier?“ Das Capitolio hatten wir bereits im Blick. Erwartungsvoll harhten wir des Einklarierungsbootes und der für uns bestimmten Post. Heutige Möglichkeiten der Kom-



Lehrbrücke mit Seefahrtsschülern einlaufend Havanna (Januar 1964)

munikation lagen noch in weiter Ferne. Um so mehr freuten wir uns über die handgefertigten Schriftzeichen unserer Angehörigen. Neben der Post bekamen wir auch eine Antwort auf unsere Frage. Sie lautete: „Ihr bleibt erst einmal auf Reede liegen.“ Mañana, mañana!

Für die Landgänger wurde ein Transfer per Lanschas (Barkassen) eingerichtet. Natürlich waren unsere Lehrlinge voller Erwartung, ihre Füße endlich durch „Havanna – die Schöne“ bewegen zu dürfen. Vorher musste jedoch die Landgangsmusterung überstanden werden. Spätestens nach deren Vollzug verinnerlichte jeder DSR-Schulschiff-Sailor den Satz: „Ein Seemann geht ordentlich an Land“, unter anderen auch vom legendären Oberbootsmann Otto Kirchmann postuliert. Geputzte Schuhe, Taschentuch und Kamm gehörten zur Standardausrüstung.

Vor dem Einlaufen gaben die Pädagogen ihre eigenen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich der Verhaltensweisen jedes Einzelnen zum Besten. Auch der Doc fehlte nicht mit seinen Warnungen vor den Krankheitsgefahren an Land und bei sexuellen Exkursionen. Darauf folgte noch der Hinweis: Das Tragen von Sandalen und weißen Söckchen ordne den Kandidaten in die Kategorie gleichgeschlechtlich Liebender ein, war also nicht angesagt. Der erste Landgang erfolgte im Kollektiv. Anführer waren der Klassenleiter, der Lehrbootsmann und der Pate der Klasse, ein Offizier der Stammbesatzung. Nachfolgend durften die Lehrlinge in kleineren Gruppen auf Entdeckungstour gehen, aber dabei nicht den Großraum von Havanna verlassen.

Die Fahrzeiten der Lanschas mussten von allen Besatzungsmitgliedern eingehalten werden. Für die Lehrlinge gab es selbstredend reglementierte Landgangszeiten.

Der Stammbesatzung wurden derartig strenge Regelungen nicht aufgezwungen. Die Dienstausbildung, wie zum Beispiel die Wache, waren allerdings Gesetz. Während besagter Reedeliegezeit war ein Maschinenassi von Havanna derartig betört, dass er abends die letzte Lanscha in Richtung JOGOFI, so nannten wir liebevoll unsere FICHTE, verpasste. Was tun, Hein Seemann? Ein Wasertaxi, wie zum Beispiel zwischen Stralsund und Hiddensee, oder den Jollenführer im Hamburger

Hafen, gab es nicht. Außerdem hätte der Pflichtpeso, den jedes Besatzungsmitglied aufnehmen musste, sowieso nicht dafür gereicht.

Also raus aus den Plünnen, das Päckchen geschnürt und rein in die Hafenbrühe. Körperlich unbeschadet erreichte er unseren Pott. Wie es dabei um seine Seele bestellt war, erfuhren wir nicht. Tagsüber konnten wir in dem dunklen Hafenwasser oft große Fischflossen betrachten. Darüber, ob es sich um friedliche Fische oder solche aus der Familie der Haie handelte, diskutieren noch heute ehemalige Mitstreiter mit mir.

Der an der Gangway ausharrende, Wache gehende Lehrling glaubte einen Wassergeist oder den Klabautermann zu hören: „Wache, lass die Gangway herunter!“ Der herbeigeeilte Wachoffizier nebst Lehrbootsmann glaubten auch fast an ein Gespenst, als sich eine nackte und triefende Gestalt auf die untere Gangwayplattform hangelte.

Fortan war der bis dato unauffällige Assi Bordgespräch. Die Schiffsleitung sah sich zum Handeln gezwungen, sie musste reagieren. In einer speziell anberaumten Schiffsratssitzung kam man zum Entschluss: „Die Konfliktkommission bekommt zu tun!“ Und so geschah es denn auch. Allzu oft musste diese Institution sowieso nicht ihre Präsenz offenbaren. Das Gremium tagte im Salon. Außer den Offizieren waren auch Besatzungsmitglieder aus den verschiedenen Bereichen zugelassen. Fragen und Antworten, Reden und Gegenreden gingen hin und her. Wie ist mit solch einem Kerl zu verfahren? Er beteuerte kurz und knapp, er wollte lediglich seinen bevorstehenden Dienst im Keller pflichtgemäß antreten. Daraufhin lautete die Frage, ob er sich der Tatsache bewusst sei, dass er nicht nur sein Leben, sondern auch die Schiffssicherheit gefährdet hätte. Schließlich sei er kein Tourist, sondern ein eingeplantes, brauchbares, nützliches und wertvolles Mitglied der Besatzung.

Eine erzieherische Maßnahme musste also her. Die Konfliktkommission schlug die Erteilung eines Verweises vor. Im Vorfeld des Spruches wurden auch anwesende Gäste aus der Stammbesatzung befragt. Nach der Verhandlung ging dann in separaten internen Runden das große Palaver los. Endlich gab es dafür Gesprächsstoff. Das Für und Wider bewegte noch tagelang die Gemüter. Es war eine echte Polarisierung der Massen zu verzeichnen. Die eine Gruppe vertrat die Meinung, dass die Strafe zu hart wäre, die andere, sie sei zu milde. Irgendwann glätteten sich die Wogen. Bei 380 Besatzungsmitgliedern gab es ja immer irgendetwas zu debattieren.

Der Assi nahm den Spruch der Konfliktkommission tapfer an und streute sich Asche auf sein wieder trockenes Haupt.

Wie hättest du, Seemann oder Seefrau, entschieden?



Freizeit der Seefahrtsschüler auf der Überfahrt nach Havanna (Januar 1964)

Die letzten Tage des MS J. G. FICHTE unter DSR-Flagge

Anfang März 1979 holte ich mir einen Heuerschein als II. Technischer Offizier für die J. G. FICHTE in der Arbeitskräftelenkung des Flottenbereiches Asien/Amerika (FB 1) ab. Die Tage dieses Schiffes mit dem Heimathafen Rostock am Heck waren gezählt. Zum einem war daran das Alter des Schiffes schuld, 1950 als CLAUDE BERNARD für eine französische Reederei in Dienst gestellt. Zum anderen hatte auch die vorangegangene so genannte Schieterites-Reise des Schiffes ihren Teil dazu beigetragen. Über dieses „umwerfende“ Ereignis, für viele Besatzungsmitglieder wortwörtlich gemeint, ist in den BORDGESCHICHTEN (Band II, Helga Hentsch, Eine „Schieteritis“-Reise – Ende der DSR-Lehrschiffahrt) ausführlich berichtet worden.

Außerdienststellung hieß deshalb die Entscheidung der Reederei. Die DSRK machte wegen grundlegender Mängel den letzten Strich durch die Rechnung einer Weiterverwendung. In der Kürze der Zeit innerhalb des Lehrhalbjahres wusste man nun nicht, wo und wie die Ausbildung der Lehrlinge weiter erfolgen könne. So wurde beschlossen, das Schiff auf die Reede vor Warnemünde zu verbringen und dort die Ausbildung bis zum Ende des Schuljahres fortzusetzen.

Das Schiff war mit ausreichend Fahrpersonal besetzt, das heißt, es befanden sich vier Nautiker (Kapitän, Chief Mate, II. und III. Nautischer Offizier) sowie ein Leitender Technischer Offizier, ein I. und ein II. Technischer Offizier, ein I. Elektriker und alle notwendigen Mannschaftsdienstgrade an Bord. Somit konnte der Schiffsbetrieb allen an ihn gestellten Anforderungen genügen.

Natürlich waren auch die Beschäftigten der Betriebsberufsschule (BBS) zugegen, Lehrer, Ausbilder und die große Zahl der Lehrlinge. Auch die Wirtschaft war mit sehr vielen Leuten vertreten.

Das Schiff lag also vor Warnemünde und der ganz normale Schiffsdienst ging vonstatten. Die Ausbildung der Lehrlinge wurde weitergeführt und die Besatzung bereitete das Schiff auf seine Außerdienststellung vor. Es gab zwar noch keinen Käufer, aber die Absicht des Verkaufes war eindeutig zu erkennen.

Während der Reedezeit lief das Schiff sehr oft den Passagierkai (Liegeplatz 99) oder den Überseehafen an, um Trinkwasser zu nehmen. Auf Reede bestand keine Möglichkeit, Trinkwasser zu produzieren, da keine Abwärme vom Kühlwasser zur Verfügung stand.

An Bord des Schiffes existierten viele Storeräume und Lasten, und in allen hatte sich eine Unzahl an Ersatzteilen angesammelt. Diese sollten nach Möglichkeit nicht sämtlich mit verkauft werden. Somit bestand die vordringliche Aufgabe der Maschinenbesatzung darin, diese zu erfassen und auf gesonderten Listen aufzuführen, damit eine Weiterverwendung stattfinden konnte. Diese Arbeit war von den vorherigen Maschinenbesatzungen bereits in sehr guter Qualität vorbereitet worden. Die Listen wurden immer wieder erneuert, um allen Wünschen gerecht zu werden.

Aber auch zur privaten Verwendung fiel so manches aus den Stores ab. Wer sich gut mit dem damaligen I. Ingenieur stand, bekam zusätzlich noch einige Extrawünsche erfüllt. So wurden zum Beispiel Sanitärarmaturen bestellt, für die an Bord überhaupt kein Bedarf mehr bestand, die aber sehr wohl in das heimische Badezimmer passten.

Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass dieser Kollege einstmals als Lehrer auf diesem Ausbildungsschiff bei der DSR angefangen hatte, um dann später auf den Maschinenbetrieb umzuschulen. Dazu war Fahrzeit als Maschinenassistent notwendig. Diese absolvierte er auch auf der FICHTE und so kam es, nicht zwangsläufig, aber eben doch, zu Konflikten mit

seinen ehemaligen Lehrerkollegen. Diese unerfreuliche Tatsache machte sich noch Jahre später bemerkbar, beide Seiten lebten ihre Differenzen zur Genüge aus.

Eines schönen Tages wurde während der Liegezeit an der Pier ein kubanisches Essen zelebriert, welches der Chefkoch, Klaus Hübner, hervorragend zubereitet hatte. Zu diesem Essen luden die Lehrer auch ihre Anverwandten ein. Der I. Ing. bekam lediglich ein kleines Stück Fleisch ab und regte sich darüber maßlos auf. Der simple Grund seiner Empörung lag auf der Hand. Dieses Menü wurde aus Geldern des Kultur- und Sozial-Fonds des Gewerkschaftsbundes (FDGB) finanziert, der der Stammbesatzung zur Verfügung stand. Die Lehrer besaßen ihre eigenen Mittel, und die gaben sehr ungern etwas von ihren Geldern ab. So beruhigten sich die Gemüter erst nach langen Diskussionen wieder.

Unter diesen außergewöhnlichen Umständen der Reedezeit lernte ich also erstmals und recht unerwartet die vielen möglichen Spannungen kennen, die es zwischen den einzelnen Bereichen eines Schiffes geben konnte. Man zog nicht, wie auf hoher See, zwangsläufig an einem Strang, sondern verlegte sich als quasi Landbetrieb auf das dort gelegentlich praktizierte Hauen und Stechen.

Bei der Abrüstung des Schiffes wurden auch viele Buntmetalle, Matratzen und Möbel von Bord genommen. Erstere führten wir einem „Sonderkontingent Schrott“ zu, um später die Planziffer für das Schrott- und Buntmetallaufkommen der Reederei erfüllen zu können.

Von den Matratzen lagerten wesentlich mehr als notwendig an Bord, da nach der Schieteritis-Reise zu viele angeliefert worden waren. Auch sie nahmen von der Pier 99 den kürzesten Weg in viele private Haushalte.

Ebenfalls wurden die uralten Spiegel abgebaut, die sich seit der Indienstellung des Schiffes in den Schränken an Bord befanden. Sie sollten einer anderen Verwendung zugeführt werden bzw. an Land hatte man deren anderweitige Aufteilung vorgesehen.

Das Schiff machte wieder einmal im Überseehafen an der Schlamm pier fest. Am darauf folgenden Tag sollten wieder einmal eine Menge Ersatzteile und auch die Spiegel abgeholt werden. Da wir als Zweitlieger an der Pier festgemacht hatten, wurde schon am Vorabend alles an Land gesetzt. Am anderen Morgen waren dann die Kisten mit den Spiegeln aufgebrochen und es fehlten einige. Die Kripo wurde gerufen, und es begann die Suche nach den Spiegeln. Sie wurden dann auch gefunden und zurückgegeben. Während der Rest der DSR-Seeleute in Bombay, Rio und Shanghai an Land ging, zählte dieser Vorgang zu den Highlights der FICHTE-Besatzung in jenen Tagen.

Als Besatzungsmitglied konnte man allerdings auch verschiedene Dinge aus den Beständen preisgünstig erwerben und brauchte nicht den Weg über die krumme Tour zu nehmen.

In der Maschine arbeiteten sehr gute Handwerker, die sich aus vielen Teilen des Schiffes Artikel für zu Hause fertigten. So wurden aus den Messingpeilleisten der Tanks Türdrückergarnituren fabriziert. Diese waren denen aus westlichen Versandhauskatalogen nachempfunden und brauchten keinesfalls den Vergleich mit den Originalen scheuen.

Aber was machte die Besatzung auf der Reede nach getaner Arbeit?

Der Arbeitstag begann täglich um 8 Uhr und ging wie üblich im Tagesdienst bis 16.30 Uhr. Dann wurde, je nachdem wie das Wetter war, das Abendbrot in der Messe gereicht oder es wurde an Deck gegrillt. Zur Beschaffung des Grillgutes wurden die verschiedensten Möglichkeiten genutzt. Fleisch wurde beim Chefkoch gekauft oder es wurde Bratwurst aus Warnemünde geholt, denn neben dem Anlaufen des Hafen in Intervallen von drei bis vier Wochen, konnte man auch mit einer Barkasse (Reedeboot) nach Rostock bzw. Warnemünde gelangen. Dieses Boot war nicht nur für die FICHTE zuständig, sondern für alle auf Reede liegenden Schiffe. Während der Reedezeit wurden alle notwendigen Reparaturarbeiten durchgeführt, um das Schiff stets einsatzbereit zu halten. Der Maschinenraum war ebenso wie die Brücke ständig besetzt. Während auf der Brücke jeweils ein Nautiker und

ein Wachmatrosen zur Wache gehörten, schob im Maschinenraum nur der Wachassi seinen Dienst. Der Wachingenieur lag in Bereitschaft und war jederzeit per Telefon zu erreichen. Die Maschine war zu jeder Zeit stand-by, denn der Wind konnte aufbrisen und das Schiff dadurch verdriften. Auf der Reede lagen stets mehrere Schiffe, mit denen eine Kollision unbedingt verhindert werden musste. Wir lagen aber immer an der westlichen Grenze der Reede, um so mit keinem anderen Schiff ins Gehege zu kommen.

Ein besonderes Erlebnis möchte ich nicht vergessen zu erwähnen, da es ein Licht auf den Umgang der Lehrausbilder mit den Lehrlingen wirft, der nicht immer die Zustimmung der an Bord anwesenden Kollegen gefunden hat.

Ich hatte mir einmal ein Bordpäckchen angezogen, wie es gewöhnlich von den Lehrlingen getragen wurde, und ging damit einen Niedergang herunter. Plötzlich brüllte hinter mir ein Ausbilder los, was ich mir herausnehmen würde, einfach an dieser Stelle des Schiffes den Niedergang (Treppenhaus) herunterzugehen. Ich drehte mich um und schaute mir den „Herrn“ genauer an. Da verschlug es ihm die Sprache. Er stammelte eine Entschuldigung. Ich sagte nur zu ihm: „Lieber Kollege, so geht man aber nicht mit den Lehrlingen um, denn auch die sind Menschen und die behandelt man nicht so.“ Vielleicht hat diese Zurechtweisung geholfen und möglicherweise hat meine Erwiderung auch etwas drastischer geklungen. Noch einmal ist mir so etwas jedenfalls nicht passiert.

Man muss wissen, dass es den Lehrlingen auf der FICHTE nicht erlaubt war, jeden Niedergang bzw. Betriebsgang zu benutzen. Da war ein ganz bestimmtes System dahinter. Aber sauber machen durften die Jungs alle Gänge.

Während der Reedezeit befanden sich sehr viele Stewardessen an Bord, welche die Grundlehrgänge Feuerschutz- und Rettungsbootsmann in Rerik absolviert hatten und jetzt auf einen Einsatz in der Flotte warteten. Sie hatten nicht allzu viel zu tun und so war fast jeden Abend Party angesagt. Da war immer etwas los und so manche Freundschaft wurde gelegt. Einige der Kolleginnen traf ich nach Jahren wieder. Dann kamen immer die schönen Zeiten damals auf der FICHTE zur Sprache.

Eine von ihnen ist mir bis heute in Erinnerung geblieben. Sie fuhr erst auf der alten BERLIN und später auf dem MS BERLIN HAUPTSTADT DER DDR. Auf beiden Schiffen genoss die Besatzung unverwechselbare Erlebnisse mit ihr. Auf der BERLIN wurden durch sie mehrere Besatzungsmitglieder mit einer kleinen Krankheit angesteckt, vom Lehrling bis rauf zum TO. Auf dem zweiten Schiff, nomen est omen, leistete sie hingegen gute Arbeit in der Parteigruppe, so dass sie zum VIII. Parteitag der SED als Delegierte fahren durfte. Dieser Vorzug kam der heutzutage gesetzlich verfügten Frauenquote in den Aufsichtsräten der DAX-Konzerne schon sehr nahe.

So vergingen die Tage auf der Reede vor Warnemünde doch recht schnell und kurzweilig. Mein Urlaub kam immer näher. Ich verließ Ende Juni das Schiff, um in die Freizeit zu gehen. Etwa acht Tage später, am 9. Juli 1979, war es dann soweit. Die J.G. FICHTE wurde im Überseehafen Rostock an den neuen Eigentümer übergeben. Die letzten Seeleute der DSR verließen das Schiff. Noch im Hafen von Rostock kam es zu einem Brand im Kesselraum, der aber schnell gelöscht werden konnte.

Das Schiff versiegelte nach Hamburg, lief von dort mit einer Ladung Schrott nach Taiwan, und wurde später noch einmal mit leichter Schlagseite im Hafen von Colombo (Sri Lanka) gesehen, wo es aufgelegt worden war. Im Mai 1981 erreichte es die Abwrackwerft Gadani Beach, 50 Kilometer nordwestlich von Karachi, Pakistan.

Als Erinnerung an das MS J.G. FICHTE hängt noch heute ein Schrank von Bord in meiner Garage nebst mehreren, heute nostalgischen Garderobenhaken, und auch ein kleiner Spiegel aus dem Inventar des Schiffes gehört zu diesen Raritäten. Was nicht in Rostock an Brauchbarem von Bord ging, wird auf den Trödelmärkten von Karachi verhökert worden sein.

Sonderladung

Mein Urlaub war wieder einmal vorbei und ich musste auf das Motorschiff ANTON SAEFKOW aufsteigen, ein schon etwas in die Tage gekommener Typ X. Ich sollte mich im Hafen von Wismar einfinden und dann in der Funktion des I. NO und Ladungsoffiziers auf diesem Schiff anmustern, hieß es. Der Kapitän käme etwas später, er sei in dieser Funktion neu, und ich wäre ja ein routinierter I. NO und auf MS ANTON SAEFKOW schon eine Reise nach Ostafrika gefahren.

Mich interessierten natürlich die Fahrtroute und die Ladungskonzeption, denn ein Abgang von Wismar war eigentlich für Afrika-Ausreisen unüblich. Aber in meiner bereits über 20-jährigen Dienstzeit bei der DSR hatte ich schon einige Überraschungen erlebt und mir das Denken in logischen Zusammenhängen, zumindest was Anweisungen meiner Reederei betraf, abgewöhnt. „Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.“ Das war in den letzten Jahren mein, aus der Erfahrung bei der DSR gewachsener, Leitspruch gewesen.

Nachdem ich die Ladeliste auf dem Tisch hatte, bestand Klarheit. Das Schiff geht via Skagen ohne westeuropäische Häfen bestimmt für Tartus (Syrien) als erstem Löschhafen ins Mittelmeer. Den Rest konnte ich mir als erfahrener I. NO und Ladungsoffizier in der Stückgutfahrt zusammenreimen. Das hieß, hier kam noch ein Brocken in Form von Sonderladung auf mich zu.

Wir hatten bereits begonnen, für Beirut und andere Mittelmeerhäfen Stückgüter in die Unteräume zu laden, als ein junger Mann mit einem recht forschenden Auftreten sich bei mir meldete. Er stellte sich als Mitarbeiter der Bezirksbehörde der Staatssicherheit vor, und er sei verantwortlich für eine Ladung Granaten nebst Zündern, natürlich getrennt, bestimmt nach Tartus. Der Empfänger verlange, dass die Ladung sofort bei Ankunft unkompliziert und sehr schnell gelöscht werden kann, voraussichtlich von der dortigen Armee. Diese Angaben wären aber nicht exakt bestätigt, wie er sich ausdrückte. Er sei lediglich verantwortlich für den Antransport per Bahn bis Kai und Übernahme Schiff bis Schanzkleid, ab hier liege die Verantwortung bei der Schiffsleitung, sprich Kapitän und I. NO.

Was das Wichtigste für ihn war? Von unserem Reedereiinspektor war ihm zugesichert worden, dass er an Bord kostenlos eine Kabine beanspruchen dürfe und ihm Getränke und Essen seiner Wahl zur Verfügung gestellt würden. Meine Reaktion darauf war sehr kurz angebunden: „Wenn der Inspektor Ihnen das zugesichert hat, werden wir es im Rahmen unserer Möglichkeiten auch bereitstellen.“

Nun stand ich wieder mal vor einer Aufgabe, die mich nicht sonderlich begeisterte, der ich mich aber stellen und sie in meiner Funktion erfüllen musste. Meine Ladungskonzeption wurde daraufhin umgestellt, ich wollte die Wings mit Stückgut austauen und den Hatchwaybereich für die Spezialladung freilassen. Einige Container, für die ich mir eine Decksverschiffung besorgt hatte, gingen an Deck, obwohl deren Inhalt auch in Richtung „grüne Kisten“ ging. Mein junger forschender Kollege von der Abteilung „S“ ließ sich Zeit, da zuerst die Stückgutladung abgeschlossen sein musste.

Im Wismarer Hafen war es damals nicht einfach, vor allem wenn man nicht zur Familie der Levantefahrer gehörte. Da wurde man nur bedient, wie die Schiffsmeister „Zeit“ hatten, denn wenn Güter zu verladen waren, die für die Schicht gutes Geld brachten, blieb man als Außenseiter liegen. Außerdem waren wir durch Absperurmaßnahmen und staatliche Doppelposten vor dem Schiff gezeichnet. Es war zwar alles streng geheim und wir waren dahingehend auch vergattert worden, aber ganz Wismar sprach hinter vorgehaltener Hand: „Die SAEFKOW lädt Waffen.“ Manche wussten auch noch etwas mehr als ich selbst.

In der letzten Nacht vor dem Auslaufen sollten die grünen Kisten geladen werden. Obwohl meine Wings gerade mal zu einem Drittel mit Stückgut gefüllt waren, wurde die Stückgutladung per Anweisung kurzerhand ausgesetzt, weil nichts mehr rankam. Ich weiß heute noch nicht, von wem diese Anweisung kam. Es mussten die grünen Kisten geladen werden. Beim Protest über dieses Gebaren wurden mir sehr schnell Grenzen gesetzt. Das Ergebnis war, ich hatte mitten im Zwischendeck einen riesigen Turm mit grünen Kisten stehen, auf alle Luken verteilt, und ringsum war alles leer. Jeder im Ladungsgeschäft Erfahrene sagt sich: „Wie willst du das fest bekommen und damit via Skagen durch die Nordsee und Biskaya bis ins Mittelmeer fahren?“

Meine schlaflosen Nächte und meine Gastritis nahmen zu. Ich ließ vom Bootsmann ohne Rücksicht auf Kosten alles auf dem Schiff verfügbare Draht- und Fasertauwerk herbeischaffen, und das ist glücklicherweise auf einem älteren Schiff nicht wenig, um meine „grünen Türme“ so gut wie möglich zu laschen. Bei aller Mühe, die sich der Bootsmann und seine Gang gaben, blieb es, wenn ich meine Erfahrung auf die Waagschale legte, nur eine kleine Nervenberuhigung. Es war zwar alles von staatlicher Seite „organisiert“ worden, bei dieser Beladung aber blieb mir nur noch übrig zu beten, dass ich mit meiner „Lumpenfuhre“ etwas Glück haben würde und nicht in schlechtes Wetter gerate. Die Zeit war günstig, es war Juni/Juli, nicht gerade die Sturmzeit, aber die Ausnahmen bestätigen die Regel.

Die Nachtwache des II. NO hatte nur mit den grünen Kisten zu tun. Bei Wachübernahme am Morgen fragte ich den Second, ob die Beladung abgeschlossen ist. „Ja, abgeschlossen. Das wurde auch von dem Vertreter der Abteilung ‚S‘ bestätigt.“ Mein erster Weg führte zu meinem Kai-Verantwortlichen, denn ich wollte aus seinem Munde hören, dass die Beladung auch wirklich abgeschlossen ist. Er war schon dabei, in der ihm zugewiesenen Lotsenkammer seine Sachen zu packen.

Eine Stunde später stand mein vorher so großspurig anmutender Vertreter der Abteilung „S“ ganz klein „mit Hut und hohen Absätzen“ vor mir und wollte mir etwas berichten. Ich war gerade dabei, zwei 12-t-Kranarme an Deck zu positionieren. Zu diesem Zweck durften wir noch das Schwergutgeschirr auftakeln, da der zuständige Lademeister nicht die Genehmigung geben wollte, dass der Ladekran unter der vorgegebenen Belastung von 12 Tonnen zwei Meter mehr auslegte. Die Möglichkeit, die Kranarme auf der Luke zu laden, war ja aus anfangs geschilderten Gründen nicht möglich.

Nun zu meinem etwas betreten dastehenden Kai-Verantwortlichen. Er berichtete mir mit kaum vernehmbarer Stimme, dass noch ein halber Waggon grüner Kisten auf der Pier stehe, welche noch geladen werden müssten. Ich will den Wismarer Hafenarbeitern nichts unterstellen, aber ich glaube, die waren damals schon in Vorbereitung auf das Jahr 1989. In diesem Augenblick habe ich die Reise zweimal vor und zurück verflucht, bevor sie überhaupt begann.

Der Kapitän drängte auf Seeklarmeldung. Es sollte losgehen.

Wir liefen wie vorgegeben via Skagen durch die Nordsee, den Englischen Kanal und die Biskaya ins Mittelmeer. Danach fühlte ich mich wieder besser. Wir hatten schönes Wetter, maximal drei Windstärken, totalen Hochdruckeinfluss. Bis hierher hatte ich also meine grünen Türme erst einmal gebracht.

Morgens zur 4–8 Wache, Gibraltar lag schon leicht hinter uns, kam ein Flugzeug in Höhe Stb-Brücken-Nock von achtern auf, so dicht, dass ich deutlich den Piloten mit Helm, Sonnenbrille und roter Lederjacke sehen konnte. US-Air-Force. Man hatte also schon mitbekommen, welche Art von Ladung sich in unseren Luken befand. Dieses Zeremoniell wiederholte sich bis kurz vor Sizilien täglich. Wir grüßten uns jeden Morgen und jeder dachte vom anderen: „Der macht auch nur seinen Job.“ Heute würde ich den Piloten gern mal fragen, was er so über uns beide und die Situation gedacht hat. Ich werde es wohl nie erfahren.

In Tartus kam beim Löschen die nächste Überraschung. Für mich als Pessimist kein Wunder. Die Ladung wurde nicht von der Armee gelöscht, sondern vom Hafen. Der Abtransport erfolgte mit Lkw privater Expeditionen. Die landseitige Leitung des Löschprozesses oblag einem kleinen, total mit der Lage überforderten Mann unbekannter Herkunft, aber autorisiert, wie mir der Kapitän versicherte. Am Ende des Löschprozesses suchte er nach einem Container, der seiner Ansicht nach unbedingt noch an Bord sein müsse. Ich konnte ihm nachweisen, dass alle Container an Bord nur für Tartus bestimmt gewesen seien. Meinen Wachoffizieren hatte ich angewiesen, in der Ladungsdokumentation genau Zeiten, Art der Ladung, Nummern und Kennzeichnungen festzuhalten. Anhand der von mir gezeichneten Löschtaillies konnte ich einwandfrei belegen, dass der Container bereits gelöscht war. Diese Ausreise war eine ausgesprochene Schietreise und damit bemerkenswert. Über den weiteren Reiseverlauf samt der Rückreise war nicht zu klagen.

Eckard Kühl

Blockadebrecher LEUNA-II

Nach Abschluss meiner Ausbildung zum Seefunkoffizier an der Seefahrtsschule Wustrow begann die schöne Seefahrtszeit in der Handelsflotte. Am 15. August 1960 musste ich auf den Motor-Tanker LEUNA-II aufsteigen. Kapitän Heinz Nehmer empfing mich sehr freundlich. Er stammte aus Stettin, also meiner Heimat, was zwischen uns so etwas wie eine landsmannschaftliche Verbundenheit herstellte. Später kritisierte er immer meinen Essstil mit den Worten: „... der Pommer frisst und frisst und frisst ...“ Na klar, habe ich mehr als er gegessen. Er war klein und ein Leichtgewicht, aber ein schlauer Fuchs. Das habe ich an ihm schätzen gelernt. An Bord munkelte man, er wäre im Krieg in England bei der BBC tätig gewesen und hätte immer das „Bummbumm-bummbumm“ vom Pausenzeichen des „Feindsenders“ gemacht. Hätte ich mir gut vorstellen können.

Wir fuhren Crude (Roh-Erdöl) von sowjetischen Schwarzmeerhäfen nach Havanna. Es war die Zeit der US-amerikanischen Blockade gegen Kuba. Die Amis wollten die Insel aushungern, weil die kommunistisch werden und nicht mehr der größte „Puff der USA“ sein wollte. Aber in Havanna wurde immer noch ordentlich viel „gepufft.“ Die Bars waren noch alle im Neonlicht geöffnet, die „Kakaoschoten“ begrüßten den Seemann sehr herzlich, indem sie ihn mit einer Hand die Zigarette aus dem Mund nahmen und mit der anderen Hand in den Schritt griffen. Da kam Stimmung auf! Das war doch mal etwas anderes als nur immer bei Ludmilla oder Natascha aus Odessa oder Batumi im sozialistischen Seemannsclub Krimsekt zu saufen.

Unsere „Blockadefahrten“ von sowjetischen Schwarzmeer-Häfen nach Kuba und zurück dauerten insgesamt etwa sechs Monate, ohne dass wir nach Hause kamen. In Odessa kauften wir Proviant, Zigaretten und Sekt nach, so dass keinem etwas fehlte.

Wir schwitzten in Kuba ohne Klimaanlage, besuchten die feinsten Strände und hatten eine gute Zeit. Nur die „Belo Morkanal“-Zigaretten mit dem langen Pappmundstück machten uns auf Dauer Sorge. Uns wurde nun auch klar, warum einfache Russen immer ihren eigenen „Machorka“ aus der Hosentasche rauchten und nicht „Belo Morkanal“. Der schlechteste Tabak war wahrscheinlich noch besser als der in der „Belo Morkanal.“

Im renommierten Tanzclub VARADERO in Havanna fielen wir auf, weil wir den Komiker nicht verstanden und selber viel mehr Spaß



an unserer eigenen Komik fanden, die sich nach dem Trinken größerer Mengen Cuba-Libre einstellte. Auf der unfreiwilligen Heimfahrt durften wir im Kriegsministerium von Raul Castro mal pinkeln, um kein öffentliches Ärgernis zu erregen.

Zurück an Bord fragte mich Kapitän Nehmer: „Na, mein Kleiner, warst du im Puff?“ Das fragte er nach jedem Landgang in jedem Hafen, wie sich noch herausstellen sollte. An keiner der Bars, in denen wir verkehrten, stand der Name „Puff“. Ganz schöne Unterstellung,

diese Frage. Wir hatten offiziell überhaupt nicht die finanziellen Mittel für solch einen Luxus. In Kuba war die Ansteckungsgefahr mit Geschlechtskrankheiten eher selten, dafür in Mexiko, Brasilien und Uruguay um so größer. Das merkte man vor allem am Koch, wenn der auf einmal an Deck arbeiten musste und nicht mehr in der Kombüse. Bei anderen fiel es meistens nicht auf. Es stand ja niemandem oben an die Stirn geschrieben, dass unten der Hahn tropfte.

Noch bis 1978 bin ich öfter mit verschiedenen Schiffen der DSR nach Kuba gefahren. Besonders die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der dortigen Menschen möchte ich unterstreichen. In späteren Jahren war mehrmals meine Frau als Mitreisende mit in Kuba und wir konnten uns immer wieder von der Herzlichkeit der Kubaner überzeugen. Was uns in Kuba ebenfalls positiv auffiel, war die völlige Gleichstellung der verschiedenfarbigen Bevölkerungsteile, egal ob schwarz, weiß oder braun. Alle waren gleich, alle konnten kostenlos zur Schule gehen oder studieren. Das hat bis heute kein anderes lateinamerikanisches Land mit der vielgerühmten „kapitalistischen Freiheit“ geschafft. Wir haben in Kuba, auch in den ärmsten und entlegensten Ecken, keine Kinder auf der Müllkippe nach Essenresten suchen sehen. Es gab keine Elendsviertel mit Nissenhütten oder Favelas wie in Ecuador, Kolumbien oder Brasilien. Leider ist der Sozialismus auch in Kuba, wie überall auf der Welt, gescheitert. Die Blockade der USA, aber auch die eigene hilflose Misswirtschaft haben dazu maßgebend beigetragen. Es seien einfach „die falschen Kommunisten“ an die Macht gekommen, wie Kapitän Nehmer einmal resümierte. Ich glaube, er hatte Recht.

Nach dem Vorbild der Sowjets musste auch bei der DSR zeitweise auf jedem Schiff ein Polit-offizier fahren, auch auf der LEUNA-II. Erich war groß, grobschlächtig und ziemlich unbeholfen. Und das in jeder Hinsicht. Als wir uns auf unserer ersten Reise Kuba näherten, musste die für jedes Besatzungsmitglied verpflichtende Bordversammlung durchgeführt werden. Da wir in erster Linie einen politischen Auftrag ausführten, nämlich Blockade zu fahren und Kuba Öl zu bringen, übertrug der Kapitän die Leitung der Versammlung dem Politoffizier. Erich trat vor die versammelte Mannschaft mit den Worten: „Genossen, wir fahren nach Kuba!“ Damit war auch schon sein Repertoire ziemlich erschöpft und alle freuten sich ob dieser Offenbarung. Nach Hinweis des Kapitäns, er solle doch noch etwas zum Zweck der Reise ausführen, erklärte Erich den erstaunten Matrosen die zweite Neuigkeit: „Wir bringen dort Erdöl hin, um die jungen Revolutionäre zu unterstützen“, die das Erdöl ja dringend bräuchten.

Nach diesem inhaltsreichen Vortrag fragte Matrose „Tüte“, was wir wohl dafür von Kuba bekämen? „Ja..., jaaaah, ...“ Diese Frage sei berechtigt, bemerkte der Kapitän und dachte wohl, dass Erich bestimmt etwas dazu einfallen würde, da er ja vorher von der Kreis-Partei-leitung der SED ausgiebig hierüber geschult worden war. Erich war dann auch gar nicht ver-



Noch lange ein Ort der Freude, der Apple Club in Hafennähe

legen mit einer ausführlichen Antwort, die da lautete: „Wir bekommen von den kubanischen Genossen dafür Zucker, tausende Zucker, tausende Zucker ...!“ Er verlieh dieser fundamentalen Aussage Bekräftigung, indem er mit der rechten Hand schwungvoll in Richtung der versammelten Mannschaft wedelte. Die Mannschaft begriff: „... tausende Zucker, tausende Zucker...!“ Das hatte keiner vermutet, doch jetzt murmelten diese Worte alle vor sich hin und unser Erich hatte fortan einen neuen Namen: „Tausende Zucker, tausende Zucker ...“ Allerdings musste der Name noch mehrmals geändert werden, weil es noch weitere kuriose Auftritte von Erich gab.

Einen weiteren Anlass für eine Namensverleihung gab folgende Geschichte: Kurz vor Einlaufen Habana wurden von mir die Einklarierungspapiere fertiggestellt. Darunter befand sich immer die so genannte Geld- und Wertsachenliste. In diese musste sich jedes Besatzungsmitglied mit seinen Wertsachen eintragen, wie Uhr, Fotoapparat, Kofferradio und vor allem mitgeführte Devisen.

Erich trug sich auch ein. Zur Unterstreichung seiner Wichtigkeit oder nur aus Einfalt, ich weiß es nicht, trug er auch „eine Pistole und 36 Schuss Munition“ ein. Das konnte nicht gut gehen, war doch jeglicher Waffenbesitz in allen Ländern streng verboten. Ach, du meine Güte, was sollte ich machen? Kurzerhand löschte ich diese gefährlichen Angaben und schloss die Dokumente ab. Sie wurden nun dem Kapitän zur Unterschrift vorgelegt.

Da sich Erich aber ebenfalls gerade beim Kapitän aufhielt, merkte der die kleine Berichtigung von meiner Seite und fing ein unsagbares Gezeter an. „Du hast meine Pistole gestrichen, meine Pistole, meine Pistole ...“ Nur mit Mühe konnte ihn Kapitän Nehmer beruhigen und auf diplomatischem Wege klar machen, dass es so besser sei – ohne Pistole in der Liste.

Seitdem war uns allen bekannt, dass außer dem Kapitän auch die Politniks für den Fall des Falles mit einer Waffe ausgerüstet waren. Wie prima vom Arbeiter- und Bauernstaat! Das also war das wahre Gesicht der „herrschenden Klasse“, die so genannte „Macht des Volkes“.

Diese Geschichte habe ich aufgrund ihrer Einmaligkeit und meiner strikten Geheimhaltungspflicht sofort jedem an Bord erzählt, und schon hatte Erich einen ganz neuen Namen: PISTOLE!

Immerhin hat es dieser Erich später bis zum Mitglied der Kreisleitung der SED gebracht, die in immer zahlreicher werdenden Fällen dem Generaldirektor der DSR aus „Sicherheitsgründen“ vorschlug, Kapitänen, Leitenden Ingenieuren, Funkoffizieren und allen anderen Seeleuten das Seefahrtsbuch zu entziehen bzw. den „Sichtvermerk“ zu streichen, was einem Berufsverbot gleich kam. Gleichzeitig wurden diese „degradierten“ Seeleute ins berufliche und gesellschaftliche Abseits gestellt und konnten vielleicht nur noch als Hilfsarbeiter ihr Geld verdienen. Schöne alte Zeiten!



Motortanker LEUNA-I vom Typ LEUNA (Anmerkung der Redaktion: Der baugleiche MT LEUNA-II wurde 1968 zum Erzfrachter DESSAU umgebaut)

Der Funker und die Klarierung

Als Klarierung wird der Vorgang der An- und Abmeldung eines Schiffes bei den jeweiligen Hafenbehörden und/oder dem Zoll bezeichnet. Verantwortlich dafür, wie eigentlich für alles an Bord, war und ist der Kapitän. Mit der Durchführung wurden jedoch sehr oft die Funkoffiziere betraut, nicht zuletzt wegen ihrer im Allgemeinen recht guten Sprachkenntnisse. Für den Akt der Klarierung waren diverse Besatzungslisten, Zollerklärungen der Besatzung und des Schiffes über mitgeführte zollfreie Waren wie Alkohol und Zigaretten, Passagierlisten, Gesundheitserklärungen usw. in den jeweiligen landestypischen Ausfertigungen und der geforderten Anzahl vorzubereiten. In der Regel kamen dann die Behörden unmittelbar nach dem Festmachen an Bord und ergriffen mehr oder weniger Besitz vom Schiff, von seiner Ladung und der Besatzung. Vor allem in arabischen und afrikanischen Häfen nutzten sie die ihnen gegebene Autorität schamlos aus.

Gleichwohl habe ich diese Aufgabe immer recht gerne verrichtet, weil man sehr schnell mit Menschen der Gastländer ins Gespräch kam, immer interessante Neuigkeiten hörte und stets sehr dicht am Geschehen war.

Grundsätzlich mussten die Vertreter der PHO (Port Health Authority, die Hafengesundheitsbehörde) nach dem Einlaufen die Ersten an Bord sein, um nach Prüfung der Gesundheitserklärungen das Schiff für die weitere Liegezeit freizugeben. In vielen Häfen gaben sich die Hafenärzte in der Regel mit dem Prüfen der vorgelegten Erklärung, dass sich die Besatzung und die Passagiere in gutem Gesundheitszustand befinden, zufrieden. Es kam aber auch vor, dass die Internationalen Impfausweise aller an Bord befindlichen Personen vorgelegt werden mussten. Wenn dann eine vorgeschriebene Impfung überfällig war, konnte es schon mal Ärger geben. Mindestens aber wurden die Betroffenen umgehend zur Nachimpfung geschickt. Mancher Gesundheitsbeamte, bezeichnenderweise in Ländern, in denen der Begriff Hygiene gar nicht so bekannt zu sein schien, maßte sich an, manchmal noch nach Nasensteinen grabend, auch die Proviantlasten inspizieren zu wollen. Das Geschäft war also immer eine Gratwanderung zwischen höflicher Gastfreundschaft und bestimmender Ablehnung.

Einstmals lagen wir mit MS STRALSUND im Hafen von Hodeida/Jemen, als ein älteres wenig Vertrauen erweckendes Männchen in Begleitung eines noch weniger sympathischen jüngeren Jemeniten an Bord kam. Das Männlein stellte sich als Hafenarzt vor. Der prüfte die vorgelegten Gesundheitsdokumente und forderte dann die Vorlage aller Internationalen Impfausweise. Dabei stellte er fest, dass von den 36 Besatzungsmitgliedern bei 18 die Gelbfieberimpfung nach seiner Auffassung überfällig wäre. Die bestehende Karenzzeit bis

F 06677 P.H. 2

PRATIQUE

I hereby certify that the S. *"Ronsburg"*
 arrived on *0515* *22 MAR 1970*
 from *Singapore* free from
 infection with smallpox, cholera, plague, yellow fever, typhus
 fever, or relapsing fever; and after inspection/~~detention~~ in
 quarantine by the Port Health Officer, Hong Kong, has been
 granted pratique.


 Port Health Officer.

Ho Kong, *22 MAR 1970*



zur Erneuerung der Impfung wollte er nicht anerkennen. Er erklärte, die Besatzungsmitglieder sofort impfen zu wollen. Ein für ihn lohnendes Geschäft. Ich informierte darüber den Kapitän, der, weil er selbst nicht geimpft werden musste, seine prinzipielle Zustimmung erteilte, mich aber beauftragte, mir zur Sicherheit vorher das Impfbesteck zeigen zu lassen.

In der Zwischenzeit war sein Assistent schon fleißig mit Griffel und Siegel dabei, in den Impfausweisen herumzufuhrwerken. Als ich den Hafenarzt höflich bat, mir vor der Impfung sein Impfbesteck zu zeigen, fiel ihm fast die Kinnlade herunter, weil ihm das wohl noch nie passiert war. Er kramte eine verbeulte Blechschachtel hervor und öffnete sie. Zum Vorschein kam eine etwas mittelalterlich anmutende riesige „Record“-Spritze, die nicht sonderlich lecker aussah. In der Blechbox, die innen schon heftige Gebrauchs- bis Rostspuren aufwies, kugelten eine Menge

Kanülen herum, die auch schon bessere Tage gesehen hatten. Daraufhin erklärte ich dem Doc, dass ich es nicht verantworten könne, eine deutsche Schiffsbesatzung mit einem hygienisch nicht einwandfreien Spritzenbesteck impfen zu lassen. Das würde meine Reederei nicht akzeptieren. Er brüllte sofort los, was mir wohl einfiel, es wäre schon die vollzogene Auffrischungsimpfung in fast alle Impfausweise eingetragen, und im Übrigen wäre das Impfbesteck einwandfrei. Ich ließ mich jedoch nicht beeinflussen, gehörte ich doch auch zu den direkt Betroffenen. Daraufhin wollte er sofort jeglichen Lade- und Löschbetrieb stoppen, was ihm aber die Agentur und die Stauereifirma umgehend ausredeten. Als letzten Trumpf verbot er der gesamten Besatzung jeglichen Landgang. Das nun war wiederum zu verschmerzen, denn an der Hafengrenze Hodeidas begann die Sandwüste und die nächste Ortschaft lag etwa 20 bis 30 Kilometer entfernt.

Nachdem also bei Anlaufen eines Hafens grundsätzlich als erstes der Hafenarzt das Schiff freigegeben hatte, traten die Vertreter der Immigration (Einwanderungsbehörde), meist gemeinsam mit dem Zoll, auf den Plan. Der Immigration wurden diverse Besatzungslisten und meistens die Seefahrtsbücher vorgelegt. An dieser Stelle muss man einige Ausführungen zur Situation der Seeleute machen, die aus einem bis 1972 international kaum anerkannten sozialistischen (kommunistischen) Staat kamen, dessen politisches System die Regierungen und Behörden oftmals fürchteten wie der Teufel das Weihwasser. So reichte bei Erteilung einer Landgangserlaubnis die Palette von „Geht gar nicht“ bis zu „Landgang nur während des Tageslichts mit speziellen Landgangsausweisen“. Dabei wurde unser Seefahrtsbuch, auch als „blauer Diplomatenpass“ bezeichnet, immerhin noch recht großzügig anerkannt, weil es ein international übliches Identifikationsdokument für Seeleute war. Schlimmer waren die Passagiere dran, die mit einem DDR-Reisepass ausgestattet waren, in dem ein amtlicher Ausreisevermerk „Gültig für alle Staaten“ prangte. Da ja in der Republik die raue internationale Wirklichkeit kaum oder gar nicht zur Kenntnis genommen wurde, hatte man den Betroffenen auch keinen reinen Wein eingeschenkt. So fielen diese dann

THE REVOLUTIONARY GOVERNMENT OF THE
UNION OF BURMA

IMMIGRATION DEPARTMENT

CREW IDENTITY CARD

- (1) This Crew Identity Card is issued solely for identification when the crew is landing ashore on Burmese soil.
- (2) It is valid only for landing ashore while the ship is in a Burmese Port and the crew is on ship's Articles.
- (3) It is valid for one year from the date of issue.
- (4) It is not transferable.
- (5) The holder shall not go outside the limits of Rangoon Port.
- (6) Loss of this card must be reported at once to the Master of the ship or the Immigration Official on duty.

Bord-/Landgangsausweis

Herr S T O L Z, Detlef

geb. 21.10.42

ist Bürger der DDR und
Besatzungsmitglied des
MS "Karl Marx"

DEUTSCHE SEERECHT
VERBAND
MS "Karl Marx"
Rostock
Nicht bean

9.3.72 G. 72
u. 3. den 25.03.72

manchmal aus allen Wolken, wenn ihnen der Landgang verwehrt wurde, oder sie etwas merkwürdige Erklärungen akzeptieren und unterschreiben sollten.

So hatten wir auf MS STOLLBERG auf der Rückreise von Ostafrika den Korrespondenten S. der damaligen Zeitschrift „Horizont“ mit seiner Familie an Bord. Im ersten englischen Hafen kontrollierte die britische Immigration, die zwar wie immer korrekt aber auch jederzeit „not amused“ war, wenn etwas anders war als sonst. So legten sie den Passagieren eine Erklärung vor, in der neben ihren Personaldaten die Nationalität/Staatsangehörigkeit als „doubtful“, also als zweifelhaft, bezeichnet wurde und ihnen der Landgang offiziell nicht gestattet sei. Außerdem musste der Kapitän gegenzeichnen, dass er alles dafür tun würde, diese Personen mit diesem Schiff wieder außer Landes zu bringen. Nun gab es für die Passagiere zwei Möglichkeiten, entweder als aufrechte unbeugsame Sozialisten/Kommunisten solch eine Provokation abzulehnen und die Hafenstadt mit ihrem Nichtbesuch zu boykottieren, oder „Augen zu und durch“. Sie wählten den zweiten Weg und akzeptierten ihre zweifelhafte Herkunft, was die Beamten der Immigration beim Abschied mit den Worten honorierten: „Sie sollten bei Ihrem Besuch der Stadt vorsichtig sein, aber Kontrollen wird es nicht geben.“

In afrikanischen Häfen ging es dagegen oftmals turbulenter zu. Es war in den Jahren 1968 oder 1969 mit MS STRALSUND, als im Hafen von Cotonou (Benin) Uniformierte der Immigration und Customs (Zoll) das Schiff enterten, die für die Klarierung vorgesehene Offiziersmesse besetzten, die Füße auf den Tisch legten und erst einmal eine fürstliche Bewirtung mit ausgesuchten Sandwiches, viel Bier, Kaffee und Süßigkeiten anforderten. Also, sie wären jetzt die Herren und würden nun mit uns Weißen so verfahren wie die französischen Kolonialherren ihre Landsleute Jahrzehnte lang behandelt hätten. Mein Gegenargument, dass weder sie noch wir in irgendeiner Form an der Kolonialisierung beteiligt gewesen wären, wollten, konnten oder durften sie nicht akzeptieren. Im Gespräch erklärten sie dann irgendwann, dass wir Deutschen doch eigentlich ganz arm dran wären, weil bei uns die Schulpflicht bestehe. Sie fänden es einfach grässlich, wenn Kinder jeden Tag zur Schule gehen müssten. Eines war immer sehr eigenartig. Die Behörden in den allermeisten Ländern sprachen die

in der Seefahrt am weitesten verbreitete Fremdsprache Englisch. Traten jedoch irgendwelche Meinungsverschiedenheiten oder Probleme auf, vergaßen sie sofort ihre Englischkenntnisse, verfielen in ihre Amtssprachen, vorwiegend Französisch oder Spanisch, was uns zwar nicht absolut weh tat, da wir diese Sprachen im Studium ebenfalls gelernt hatten, aber eben manchmal auch in ihr Suaheli, wo wir dann doch passen mussten.

Seeleute und Zöllner sind ein Paar wie Hund und Katze und manchmal noch weitaus schlimmer. Die Zöllner und Zollbehörden waren bereits im Altertum, und sind es bis heute, als Geldkontrolleure, -beschaffer, -eintreiber oder -abschöpfer im Dienste der Landesherrschaften eine ganz besondere Gilde und oftmals Staat im Staate. Und in der ehemaligen sozialistischen DDR mit ihren ganz besonderen Restriktionen kam noch eine ebenso wichtige Aufgabe hinzu – Hüter der so genannten sozialistischen Moral und Ethik zu sein.

Hein Seemann hatte und hat Probleme mit Zöllnern in aller Welt so lange es Seefahrt gab und gibt. Schmuggel gehörte einfach zum Seemannsalldag. Es ging ja im Allgemeinen nicht um Reichtümer. Manchmal artete der Schmuggel in eine Art Sport aus, um dem Zoll ein Schnippchen zu schlagen. Und oft genug hat der Zoll durch sein – ganz vorsichtig formuliert – oftmals merkwürdiges Verhalten auch provoziert. Denn vor allem in afrikanischen Ländern haben die Zollbeamten nicht nur eine, sondern mindestens beide Hände aufgehalten.

So geschah es auch bei einer Einklarierung in Abidjan (Elfenbeinküste), als der Zoll nach Einsicht in die Zollerklärungen für Transitwaren diese vor Ort in Augenschein nehmen wollte, um danach wie üblich die Transittlast zu versiegeln. Wir hatten in einem Regal von einer Sorte schottischen Whiskys noch vier Flaschen stehen, die auch in dieser Anzahl in der Zollerklärung deklariert waren. Und der Zoll zählte: „one, two, three...“ – es wären doch nur drei Flaschen da. Ich widersprach und zählte ebenfalls: „one, two, three, four ...“. Das könne so nicht stimmen, also wieder von vorne „un, deux, trois, trois“... also doch nur drei Flaschen Whisky, bis ich begriff, dass er eine Flasche für sich beanspruchte. Was blieb mir anderes übrig, als knurrend klein beizugeben und eine Flasche zu opfern.

Wir haben uns auch jedes Mal vor einer Klarierung mit dem Kapitän über eventuelle „Bakschisch-Höhen“ verständigt. So kamen wir in westafrikanischen Ländern im Allgemeinen mit ein bis zwei Flaschen Whisky oder Brandy und drei bis vier Stangen Zigaretten davon. Mir ist aber auch bekannt, dass zum Beispiel in südamerikanischen Häfen oftmals ein Vielfaches davon in den reichlich mitgeführten Zöllnertaschen verschwand.

Gab es dann mal wirklichen Ärger, weil irgend eine Zollangabe nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinstimmte, musste das beim Kapitän mit den Chief Customs Officers und mit viel Essen und noch mehr Trinken geklärt werden. Einmal hatten wir solch einen Fall, bei dem eine Stewardess die Anzahl der Zigaretten im Store total falsch angegeben hatte. Da war auch nix mehr mit Bakschisch zu machen, also hin zum Kapitän und den Chefzöllner ranzitiert. Nach langen Debatten und Entschuldigungen schien das Problem geklärt und der Kapitän wollte sich mit einem Präsent in Form eines Repräsentations-DDR-Markant-Kugelschreibers bedanken, nicht ahnend, dass er eine neue Katastrophe heraufbeschwören würde. Das Präsent wurde von den Anwesenden hochofrend angenommen und sofort ausgepackt. Der Chief Customs drückte sogleich auf den Knopf, um die Mine herauszuschieben, da passierte es. Mit einem Peng flogen das Unterteil des Schreibers, die Mine, die Feder und sonstige Eingeweide jeweils in eine andere Richtung davon. Alle wurden kreidebleich, der Chefzöllner erboste sich, ob wir ihn für blöd hielten, und das ganze Palaver begann von vorn. Mit wie viel Schnaps und Zigaretten in den Zöllnertaschen das Ganze letztlich endete ist mir leider entfallen. Es war jedenfalls eine nicht unerheblich Menge, die für einen ganzen Barabend an Bord ausgereicht hätte.

Nun aber in die Heimat, denn Ein- und Ausklarierungen im Heimathafen Rostock waren immer noch die Krönung des Ganzen und die Behandlung der Seeleute durch die eigenen Behörden lag oftmals jenseits der Diskriminierungsgrenze. Mir ist bekannt, dass es in den 80er-Jahren mehrere hochrangige Beratungen zwischen der DSR und dem Zoll gab, in denen auch die zunehmende Kriminalisierung der Seeleute durch die Behörden ein Thema war. Dazu einige Episoden, die nicht unbedingt in zeitlicher Reihenfolge passiert sind.

Üblicherweise dauerte die Abfertigung eines DDR-Schiffes in Rostock für die Ausreise sehr lange, da das Schiff und alle Kammern sehr intensiv nach „Überschmugglern“, also nach Personen, die der Republik den Rücken kehren wollten, durchsucht wurden. Jede Person, die das Schiff während der Hafenliegezeit besuchen durfte, erhielt beim Betreten des Hafens einen Passierschein, der beim Verlassen wieder abgegeben werden musste. Nun verließ während einer Liegezeit die Frau unseres I. Ingenieurs das Schiff einige Stunden vor dem Auslaufen über den Bahnhof der S-Bahn, der sich damals noch mitten im Hafen befand und auf dem die Kontrollen oftmals nicht so streng waren. Sie behielt also auch ihren Passierschein und fuhr mit dem Zug nach Hause, nach Berlin. Zur Abfertigungskontrolle brüllte ein Polizeibeamter schon auf der Gangway: „Es befinden sich noch fremde Personen an Bord!“. Der Kapitän antwortete, er solle doch erst einmal an Bord kommen, es würde sich sicher alles klären. Der I. Ingenieur konnte auch glaubhaft machen, dass seine Frau ordnungsgemäß das Schiff verlassen hatte. Aber so konnte man ohne Beweis mit einem Offizier der Grenzbrigade Küste nicht umspringen. Also Telefonanruf nach Berlin, und da die Gattin wie häufig in jenen Zeiten kein Telefon besaß, diesen zur Polizei. Dort startete ein Streifenwagen, fuhr in die bewusste Straße und klingelte an der Wohnungstür: „Sind Sie Frau ...? Zeigen Sie bitte Ihren Personalausweis!“ Jawohl, alle Angaben stimmen. Streifenwagen zurück zum Revier, Telefon zum Seehafen Rostock-Grenzkontrolle, ein Beamter setzte sich in Marsch, kam an die Pier zum Schiff und brüllte hoch: „Alles klar, die Frau ist zu Hause“. Dann wurde in üblicher Manier die Ausklarierung fortgesetzt. Die ganze Aktion hatte rund zwei und eine halbe Stunde gedauert.

Aber, aber, ein Schiff, das zu einer Drei-Monate-Reise ausläuft, wird doch wohl vorher noch ein paar läppische Stunden Zeit haben!

Bei der Einklarierung ging es oftmals ähnlich turbulent zu. Laut Zollverordnungen hatte der DDR-Seemann ausnahmslos alle im Ausland erworbenen Gegenstände und mitgebrachte ausländische Zahlungsmittel in einem Zollantrag anzugeben, egal ob gekauft, geklaut, geschenkt (das war nun schon wieder höchst verdächtig) oder sonst wie erworben. Nach Durchsicht der Zollerklärungen, die einmal als riesiger Sammelbogen für die gesamte Besatzung und noch einmal für jeden Seemann extra in einem speziellen Zollantrag vorgelegt werden mussten, fanden üblicherweise Kammerkontrollen statt. Bei diesen Kammerkontrollen musste immer ein Offizier der Besatzung, in diesem Falle also ich als Funkoffizier und Verantwortlicher für die Klarierung, anwesend sein. Kontrolliert wurde extrem gründlich, also Schränke ausräumen, saubere oder nicht saubere Wäsche auseinander legen, Matratzen anheben bis zum „Erbrechen“. Und wehe, es wurde eine nicht deklarierte Ansichtskarte mit einem vielleicht etwas freizügigen weiblichen Wesen entdeckt, oder eine Schallplatte, oder, oder. Dann war die Hölle los.

Ich kann mich an einen Fall erinnern, bei dem eine Zöllnerin eine Kammerkontrolle bei einem Maschinenassistenten vornahm. Es entspann sich folgender Dialog, den ich in etwa aus dem Gedächtnis wiedergebe:

Zöllnerin: „Genosse, Sie haben keinen Zollantrag abgegeben. Führen Sie gar keine Waren und keine ausländischen Währungen ein?“

Maschinenassistent: „Nein, nichts.“

Maschinenassistent: „Nun ist es aber genug. Wenn Sie es genau wissen wollen, ich habe es verflickt!“ Die Zöllnerin bekam einen hochroten Kopf, verließ wutschnaubend die Kammer und stürmte die Niedergänge hoch zum Kapitän, um sich zu beschweren, aber erfolglos.

An Bord, Am <u>27/04/77</u>		Devisenanmeldung	
Zollantrag			
Von und Datum <u>John Locke</u>	Rasse und <u>1.7.77</u>	Name	
Stamm <u>M/S Rannenburg DOXO</u>		Stamm <u>M/S Rannenburg DOXO</u>	
Portofürst, Wohnort	Staat	In die DDR einzureisende Handels- Begleitperson	
Mit Inhaber außerhalb der DDR folgende Waren anzuzeigen:			
Anzahl Stk. M.	Handelsbezeichnung Bezeichnung der Ware	Benutzung zur Ware	Gewicht in Gramm
<u>1 Polstermatte</u>			
<u>(für Rannenburg Kommune)</u>			
Dieser Schenker stellt in doppelter Ausfertigung bei der Zollabfertigung eingetragen werden. Mit verpackter Güllenscheinung einzureichen.			
Unterschrift		Datum	

Handelsnamen „Klop Klop“. Auch wenn im Zollantrag 3 Lux stand, konnte ein Zöllner natürlich damit nichts anfangen. Was ist überhaupt Lux, wie viel kg oder g oder, ode Gemeint waren 3 Stück Lux-Seife. Auf der Angabe des Gewichts in Gramm wurde unbedingt bestanden. Das hat mich schon ins Grübeln gebracht, als ich einen der ersten Elektrorasierer „Phili-Shave“ aus Aden mitgebracht hatte. Treu deutsch und nichts ahnend schrieb ich dann 250 g hin. Nach ein paar Wochen flatterte mir eine Zollrechnung ins Haus und klärte mich auf. Ich durfte für meinen Elektrorasierer 2,70 Mark der deutschen Notenbank (MDN) Einfuhrzoll bezahlen. Als Berechnungsgrundlage wurde angegeben:

Einfuhrzoll für 1 Dezitonne Elektrorasierer gleich 1080 MDN, 250 g Elektrorasierer gleich 0,0025 dt entsprechen 2,70 MDN. Da war ich schon etwas verblüfft.

[illegible]

Auch mit mitgebrachten Schallplatten war es recht kompliziert. Es gab eine lange Liste mit „blacklisted“, d.h. unerwünschten Interpreten. Dazu gehörten Heino, Freddy Quinn und andere. Die komplette Liste kannte kein Mensch. Auf Nachfrage wurde mir geantwortet, dass sie sich ja auch laufend umfangreich ändern würde und deshalb für Hein Seemann wenig hilfreich wäre. Dazu kamen dann noch diverse unerwünschte Titel. Der Zoll ließ sich ja auch allen Ernstes manchmal einen Plattenspieler aufstellen, um verschiedene Titel selbst anzuhören und zu bewerten. Es war alles in allem ein richtiggehendes Lotteriespiel, Schallplatten legal einzuführen. Unser I. Ingenieur kaufte einmal eine Single von Engelbert mit seinem berühmten Song „Please release me“ und wollte sie legal einführen. Dummerweise befand sich auf der Rückseite der Song „Ten guitars“, der nach Auffassung der Zöllner für das zarte sozialistische Völkchen zu viel Rock enthielt. Deshalb sollte die Platte konfisziert werden. Der I. Ingenieur nahm daraufhin einen Nagel und machte die Rückseite durch Zerkratzen absolut unbrauchbar. Danach durfte er die Platte behalten. Um so einen Zirkus zu umgehen, habe ich meine Platten vorsichtshalber unter die Auslegware unter der Bank, auf dem der Zoll bei der Einklarierung Platz nahm, gelegt. Manche Taxifahrer hatten auch die Türinnenverkleidung schon etwas präpariert, so dass darin für ein paar Schachteln Zigaretten schnell ein paar Platten verschwinden konnten. Das hat immer prima geklappt.

Zum Schluss aber auch eine gute Erfahrung mit dem Zoll, nämlich mit dem belgischen. Wer kennt nicht in Antwerpen die Kneipe „Spek en Eieren“ unmittelbar am Hafen. Wer also müde und abgelatscht vom Stadtbummel zurückkam und nicht alle belgischen Francs für Nylonhemden oder die so genannten „Nato-Planen“, das waren leichte, ganz dünne dunkelblaue Mäntel aus Nylon, ausgegeben hatte, machte noch einen Abstecher dort hinein. Das Bier schmeckte und war vor allem nicht so teuer. Also eines Tages nach einem ermüdenden Landgang, wieder mal ein Absacker bei Spek en Eieren. Ich machte die Tür auf und wurde mit großem Hallo empfangen. In einer Runde saßen die belgischen Zöllner und mittendrin ein Kollege von einem Mittelmeerfrachter, dessen Namen mir leider entfallen ist. Nun wollte kurz darauf die Kneipe schließen, doch die durstige Zöllnertruppe wollte irgendwo noch eine kleine Zugabe haben. Ich antwortete, dass ich sie sicher gerne noch auf einen Brandy einladen würde, aber der Zoll habe ja alles versiegelt. Nun traute ich meinen Augen und Ohren nicht, es wurde debattiert, wer und wo die Plombenzange abgelegt hatte. Schließlich wurde der, der noch am besten geradeaus laufen konnte ins Office delegiert, um die Plombenzange zu fassen und zu uns an Bord zu kommen. Dort entnahmen wir der Transitlast was wir meinten, noch verkonsumieren zu wollen und verbrachten einen lustigen Abend.



Schnüffelfnde Hunde beißen nicht

Auf welchem Holzframo sich das folgende Ereignis abgespielt hat, vermag ich nicht mehr mit Sicherheit zu sagen. Bis auf das MS KARLSHORST, welches schon vor meiner Einsatzzeit als Technischer Offizier gekentert war, bin ich auf allen anderen Schiffen dieses Typs gefahren. Als Parteiloser hatte ich damals die höchstmögliche Stufe meiner Karriereleiter bei der DSR vor 1990 erklommen und fuhr als II. Technischer Offizier in der Ablöserbesatzung MS OELSA/MS THEMAR. Es kann also nur auf einem dieser beiden Schiffe gewesen sein. Mag sein, das eine oder andere Besatzungsmitglied erinnert sich noch an den Vorgang, denn normalerweise verbreiteten sich außergewöhnliche Ereignisse an Bord wie ein Lauffeuer. Im Rostocker Überseehafen wurde damals die Ablösung in der Zeit zwischen 12 und 16 Uhr durchgeführt. Aus diesem Grund bekam ich die Anweisung, die Maschinenanlage seeklar zu machen.

Wie die Informationskette vom Kapitän über den Leitenden Technischen Offizier zum Wachingenieur manchmal lief, soll folgendes Beispiel zeigen: Meistens saßen wir zur smoke time alle zusammen in der Mannschaftsmesse, um unseren Kaffee oder Tee zu trinken, zu rauchen oder ein paar Kekse zu knabbern. Fast jeder hatte seinen Stamplatz um diese Zeit. Ich kann mich daran erinnern, dass ich immer an der Backbord-Mittelback am Fenster saß, zu meiner Rechten der LTO und neben ihm der Kapitän, wenn der auch mal anwesend war. Wir saßen also alle drei nebeneinander wie die Hühner auf der Stange. Als ich den Befehl zum „Seeklar machen“ bekommen sollte, sagte der Alte zum Chie: „Chie, 13 Uhr seeklar!“ Das hatten alle gehört, vom LTO bis zum Decksmann. Der Chie setzte nun sein ernstes Dienstgesicht auf, drehte es zu mir und gab mir die Anweisung: „Roland, 13 Uhr seeklar!“ Natürlich war ich kein Spielverderber, blieb auch ernst und wiederholte diese wichtige Mitteilung: „Jawohl, verstanden, 13 Uhr seeklar!“ Wäre in den Monaten nach der Wende nicht die Besatzung reduziert worden und noch ein E-Meister mit an der Back gewesen, hätte ich die Order auch noch an diesen weitergeben müssen. Doch Dienst ist Dienst, da gab es keine Kompromisse. Manchmal war es aber schon sehr belustigend.

Diesmal lief es anders. Der Befehl kam direkt vom Kapitän, da wir uns bereits alle in unseren Kammern befanden, um den Behörden bei der Ausklarierung zur Verfügung zu stehen. Es folgte, wie immer vor Auslaufen, bei allen Besatzungsmitgliedern die übliche Gesichtskontrolle, die Kontrolle der Wertgegenstände und die Schnüffelei in den persönlichen Sachen eines jeden Seemannes.

Im Maschinenraum angekommen, arbeitete ich das Programm routinemäßig nach Checkliste ab. In diesen Augenblicken konnte ich keine Menschenseele im Maschinenraum entdecken. Dann kam ich zur Zeile: „Hauptmaschine durchblasen, Indikatorventile schließen!“ Diesen Punkt der Checkliste habe ich stets gründlich ausgeführt, damit jeder Kolben wirklich einmal den oberen Totpunkt durchlief. Ruß- und Schmutzpartikel und eventuell angesammeltes Kondenswasser nach langen Liegezeiten wurden dabei ausgeblasen, damit anschließend ein sicheres Starten und Umsteuern des Hauptmotors erfolgen konnte.

Nach dem Durchblasen der Maschine – oft nicht schön gefunden, weil es mit Geräusch verbunden, sagte schon Wilhelm Busch, – erteilte mich fast ein Herzschlag vor Schreck. Da kamen doch ein Uniformierter und ein Köter um die Ecke und stürzten auf mich zu! Die Töle wollte sich gar nicht beruhigen. Ich war froh, dass der Mann das Vieh kurz an der Leine hielt. Ich muss gestehen, dass ich mächtigen Respekt vor Hunden habe. Mir wurde mal gesagt, diese Viecher würden das sehr wohl merken.

Der Kerl schäumte vor Wut, genauso wie sein Mistvieh, und brüllte mich an: „Sind Sie völlig verrückt geworden? Wenn meinem Hund was passiert ist, mache ich Sie dafür verantwortlich!“ Als ich mich vom Schreck erholt hatte, wurde ich langsam gallig und brüllte den Mann meinerseits an. Eine „Unterhaltung“ im Maschinenraum kam durch den Krach sowieso nur in gehobener Lautstärke zustande. „Wie soll ich wissen, dass Sie hier mit ihrem Köter im Maschinenraum umherstrolchen? Ich kann mich nicht erinnern, dass Sie sich bei mir angemeldet haben! Wenn ich bei Ihnen zu Besuch komme, setze ich mich auch nicht einfach in Ihr Wohnzimmer! Ich habe vom Kapitän den Auftrag, seeklar zu machen, den führe ich aus, basta!“

Der uniformierte Schnüffler nahm seine schnüffelnde Bestie, die sich langsam zu beruhigen schien, und verließ den Maschinenraum. Natürlich war mir klar, wohin er nun gehen würde. Ich hatte mich nicht getäuscht. Nach schlappen zwei Minuten klingelte das Telefon im Leitstand. Ich meldete mich nach Dienstvorschrift und der Alte brüllte ins Telefon: „Mahnke, sofort in meine Kammer!“

Was ich jetzt dachte, ist nicht geeignet, dem geeigneten Publikum mitgeteilt zu werden. Beim Kapitän angekommen, klopfte ich an die offene Kammertür. Der Alte drehte sich mit seinem Gesicht so zu mir, dass die anderen Behördenmitarbeiter dieses nicht sehen konnten. Der Hundeführer saß auch schon an der Back und sein Köter lag jetzt brav zu seinen Füßen und ließ mich nicht aus den Augen.

Damals kannte ich noch keine Philippinos, mit denen ich seit 1996 zusammen zur See fahren darf. Egal, was für eine Situation gerade anliegt, meine Philippinos lächeln. Das kann einen manchmal zur Weißglut bringen, vor allem, wenn sie anbei einen Schaden oder Ausfall melden wollen. Genau diesen grinsenden Gesichtsausdruck wählte mein Kapitän bei seiner Standpauke, die sich gewaschen hatte! Zum Schluss seiner Rede zwinkerte er mir noch zu. Vermutlich wollte er mir damit sagen: „Mache dir keinen Kopf, alles wird gut.“ Ich versuchte meinerseits, das „Leiden Christi“ zu schauspielern und Asche aufs Haupt zu heucheln. Dann sah ich zu, dass ich in meine Kammer kam, um mich erst einmal so richtig auszulachen.

Was lernt der Leser aus diesem Erleben? Sollte er jemals in den Maschinenraum eines Schiffes kommen, hat er sich bei Eintritt stets beim wachhabenden Ingenieur zu melden! Das hat nichts mit dessen Neugier zu tun, sondern es dient auch seiner eigenen Sicherheit!

Ob Bello nach diesem Vorfall je wieder einen „Republikfluchtversuch“ aus einem Maschinenraum verbellt hat, entzieht sich leider meiner Kenntnis.

Peter Guba

Auf Bombay Reede

Nach mehreren Unterwegshäfen kommen wir mit der MAGDEBURG, einem Typ-IV-Schiff der DSR, am Abend auf der Reede von Bombay an. In der Dunkelheit und aus der Ferne lässt sich ein riesiges Lichtermeer erkennen. Es ist aber nicht die Stadt Bombay, sondern eine Ansammlung von etwa zwanzig Schiffen bzw. deren Decksbeleuchtung, die wir da sehen. Das teilt uns der Ausguck mit, denn er hat auf der Brücke ins Radar geschickt. Na dann Prost Mahlzeit, da kommt ja was auf uns zu!

Und richtig, am nächsten Morgen nähert sich unserem Dampfer ein Boot. Aber nur um uns mitzuteilen, dass wir mit einer längeren Reedeliegezeit rechnen müssen. Für diese „erfreuliche“ Nachricht wird dem Bootsführer eine Stange Zigaretten (Amis natürlich) an Bord gereicht. Er holt sich Namen und Heimathafen des Schiffes und noch einige weitere Auskünfte und tuckert dann wieder in Richtung Hafeneinfahrt. Jeden Tag fährt das Boot die

auf Reede liegenden Schiffe ab, holt sich einen Tag hier und am nächsten Tag dort seine Stange Zigaretten.

Immer wenn das Boot in den nächsten Tagen bei uns vorbeischaute; und es kommt lange und fast jeden zweiten, dritten Tag; spielt sich in etwa das Folgende ab: Das Boot nähert sich bis auf Rufweite dem Schiff, und der Alte ruft aus der Brückennock seine Frage nach einem Hafenliegeplatz runter. Daraufhin erhält er von unten die Antwort: „I don't know, maybe tomorrow, maybe after tomorrow, I don't know!“ Mit dieser „erschöpfenden“ Antwort verdient sich der Bootsführer jedes Mal die obligatorische Stange Amis. Öfter legt das Boot aber auch an der Gangway an und bringt die Post, die für uns inzwischen bei der Maklerei eingegangen ist.

Der Repräsentationsfonds des Kapitäns muss während dieser Reedezeit ganz schön gelitten haben. Aber wie sagt schon das alte deutsche Sprichwort ganz richtig: „Wer gut schmiert, der gut fährt.“ Wir erhielten jedenfalls regelmäßig unsere Post. Aber auch die Bootsbesatzung muss in diesen Tagen gut verdient haben bei der großen Anzahl von Schiffen auf Reede.

Der Chief Mate und der Bootsmann waren über die Reedeliegezeit natürlich hoch erfreut, hatten sie doch fast die gesamte Decksgang für die Instandhaltungsarbeiten am Schiff zur Verfügung. Trotz der Hitze wurde ganz schön was geschafft.

Auf der nächsten Reise der MAGDEBURG, die mit Bussen der Firma Leyland nach Kuba gehen sollte, mussten wir schon eine Woche nach dem Auslaufen aus Rostock in England von Bord gehen. Wir schrieben den 27. Oktober 1964, und mit einem in der Themse auf Grund gegangenen und dazu noch auf der Seite liegenden Schiff wäre es schlecht möglich gewesen, den Atlantik zu überqueren.

Peter Hecht

Hurra, ich bin nicht verrückt!

Diese Geschichte erinnert mich ein wenig an die „Feuerzangenbowle“ mit Heinz Rühmann. Unser Trio traf sich selten, aber wenn wir an Land zusammensaßen, wurden hin und wieder lustige Begebenheiten von unseren langen Seereisen aufgetischt, ohne die dabei gezischten Biere zu nummerieren.

Während der Fahrzeit bei der Deutschen Seereederei Rostock schauten in den 70er-Jahren wenige Westmark aus der Heuertüte, was einige Seeleute sehr erfinderisch machte, um die Bewegungsmöglichkeiten im Ausland dynamischer zu gestalten.

Viele Frachtschiffe der DSR zeichneten sich durch ein schickes Bordhospital aus, das neben dem Behandlungsraum mit Schlingerkoje ein Badezimmer mit Dusche und Badewanne besaß. Dieses Hospital war sozusagen das Refugium des II. Nautischen Offiziers, welcher neben seiner seemännischen Tätigkeit auch für die medizinische Betreuung der Besatzungsmitglieder verantwortlich zeichnete.

Der „Dr. med. naut.“ verbrachte in seinem immer sehr sauberen medizinischen Bereich viele Stunden beim Selbststudium, damit im Ernstfall auf ihn Verlass sein konnte.

Auf Grund der guten Präventionsarbeit im Arbeitsschutz an Bord, benötigte unser II. NO nie die Schlingerkoje und das Hospitalbadezimmer für seine Patienten. Darauf konnte der Second stolz sein. Die gesunde Besatzung brachte ihn aber auf den abwegigen Gedanken, das Hospitalbadezimmer anderweitig für seine Zwecke zu nutzen.

Es gibt bestimmt keinen Seemann, der sich nicht eines kleinen Schmuggels zu verantworten hätte. Vielleicht ein oder zwei Seelords mit reiner Weste schippern über die Weltmeere.

Unser II. NO gehörte jedenfalls nicht zu den zwei reinen Westren.

Im Fernen Osten erwarb unser „Dr. med. naut.“ zwei wunderschöne Kakadus mit noch herrlicheren Stimmchen, die er in europäischen Ländern versilbern, sprich in Westmark ummünzen, wollte. Der Kurs stand gut und das Badezimmer wurde zur Voliere. Alles lief glatt ab. Beim Selbststudium wurde gefüttert, gepflegt und geputzt.

Dem Alten gefielen selbstverständlich der Eifer seines Zweiten Offiziers im Bereich des Hospitals und die unfallfreie Reise – bis hierher!

Gerade, wenn alles perfekt zu laufen scheint, sämtliche Eventualitäten berücksichtigt wurden, geschieht das Unerwartete. Bei Deckarbeiten ereignete sich ein Unfall, bei dem ein Matrose durch einen herabfallenden Schäkel am Kopf verletzt wurde. Zum Glück ergaben sich hieraus nur eine kleine Platzwunde mit Beule und Kopfschmerzen. Der Alte bestand jedoch auf etwas Ruhe für den Seemann. Er riet dem II. NO, dem Patienten zur Erholung und Beobachtung eine strikte Bettruhe in der Schlingerkoje zu verordnen.

Der Verletzte erholte sich schneller als der Second von seinem Herzrasen ob der eventuellen Entdeckung seiner Schmuggelware. Nach einer geraumen Zeit mit fachmännischer Behandlung fragte der II. NO seinen Patienten, wie er sich fühle und ob die Kopfschmerzen vorbei wären. Der Seemann antwortete: „Ja, Second, ich denke, ich bin wieder fit und kann meiner Arbeit an Deck nachgehen. Kopfschmerzen habe ich nicht mehr. Nur eine Sache macht mir etwas Sorgen. Ich höre ab und zu Vogelstimmen – mitten auf See.“

Der Zweite machte ein bedenkliches Arztgesicht, versprach eine Verbesserung des Zustandes bei frischer Seeluft sowie eine Überweisung zum heimatischen Hafenarzt.

Man wird es kaum glauben, doch die Seebrise an Deck bewirkte Wunder. Nur noch das beruhigende Rauschen der Wellen und das musikalische Rattern der Rosthämmer an Deck liebten die Lauscher unseres ehemaligen Schlingerkojenpatienten. Von Vogelstimmen war nichts mehr zu hören.

Am Schott zum Bordhospital ging jener Hein Seemann aber dennoch mehr in sich gekehrt vorbei. Er steckte seinen Kopf zum Gruß und zur Beruhigung des II. NOs in den Behandlungsraum, der wieder nur dem Selbststudium vorbehalten blieb, denn die Arbeitsschutzbefehle wurden auf Anraten des Kapitäns wegen des Decksunfalles intensiviert.

Der Hafenarzt in Rostock empfahl noch einen stationären Aufenthalt in Gehlsdorf – nur zur Beobachtung wegen eventueller Folgeschäden.

Das Krankenbett auf der linken Seite unseres Seelords war belegt mit einem „Überstudierten“ und rechts neben der „Vogelstimme“ lag ein junger Mann, der sich einbildete ein „Kreisel“ zu sein. Bei der am nächsten Tag stattfindenden Visite beantwortete unser Matrose die Frage, wie er sich fühle: „Herr Doktor, der eine rechnet die ganze Nacht laut und der andere neben mir dreht sich mitten im Zimmer ganz schnell auf einer Stelle.“

Der Doktor antwortete darauf zur Schwester gewandt, dieser Patient sei nicht meschugge und könne entlassen werden.

So gesundet erschien Hein Seemann vor dem Auslaufen zur nächsten Fernostreise wieder an Bord und beteuerte dem II. Nautischen Offizier, dass er keinen Dachschaten hat, ganz im Gegensatz zu einem Überstudierten und einem Brummkreisel, die er in Gehlsdorf kennen gelernt habe und die dort bleiben müssten.

Nachdenklich verschwand der Second im ordentlichen und sauberen Bordhospital, um sich fortan näher mit dem Nervensystem und den Nervenkrankheiten zu beschäftigen. Gott sei Dank dehnte sich für dieses Intensivstudium die Reise auf elf Monate aus. Alle Besatzungsmitglieder kamen wieder gesund im Heimathafen an.

Der Erzähler dieser Geschichte hatte seine Biere nicht mitgezählt und ich auch nicht. Auf das anhaltende Schmunzeln nach meiner ungläubigen Lachattacke reagierte unser Gegenüber empört: „Das ist alles Wort für Wort wahr und gar nicht zum Lachen!“

Kleine Zöllnerparty in Antwerpen

Während meiner mehr als fünfzig Anläufe des Hafens von Antwerpen hatte ich bei der Einklarierung – als Funkoffizier dafür zuständig – nie irgendwelchen Ärger mit den Zöllnern. Oft genug kamen sie erst kurz vor dem Auslaufen, um ihre Arbeit zu erledigen, die eigentlich schon nach dem Festmachen hätte erfolgen müssen.

Im April 1975 kletterten sie aber pünktlich an Bord. Die Papiere waren ausgefüllt und wir gingen mit der Stewardess, die ihre erste Reise machte, zur Transitlast. Auf die an sie gerichtete Frage des Zöllners, wie viele Flaschen Schnaps sich in der Last befänden, kam postwendend die auf der Liste angegebene Zahl. „Nein“, sagte der Zöllner, ohne nachgezählt zu haben, „es ist eine mehr.“ Die Stewardess: „Nein, es sind so und soviel, ich hab' genau gezählt.“ Der Zöllner: „Nein, es ist eine mehr drin.“ Kurz vor dem Heulen habe ich sie dann erlöst und ihr verklickert, was gemeint ist. Nun, die Flasche ging raus und der Alte wurde informiert. In meiner Kammer habe ich die Flasche bei gemütlicher Unterhaltung zusammen mit den beiden Zöllnern geleert. Wir verstanden uns irgendwie. Bei der Verabschiedung sagte dann einer der Zöllner: „Morgen kommen wir wieder.“ Ich entgegnete, dass sie die Plombenzange nicht vergessen sollten.

Mir ist nicht zu Ohren gekommen, ob sie für den Rest ihrer Schicht vergessen haben, auch noch andere Schiffe einzuklarieren.

Ich hatte die Äußerung des Zöllners abgehakt. Der Mensch redet so manches, wenn ihm die Zunge locker sitzt, aber daneben gedacht.

Am nächsten Tag waren die beiden Herren tatsächlich wieder da und erwarteten mich schon vor meiner Kammer. In ihren Taschen hatten sie keine Papiere und keine Zange. Sie waren gefüllt mit belgischem Trappist Tripel Bier. Ich hatte das vorher noch nie getrunken. Es ging runter wie blankes Öl. Aber nach der vierten Flasche merkte ich, wie die Knie weich wurden. Das Zeug besaß Wirkung.

Völlig überraschend erlebte ich somit in Antwerpen während dieser Liegezeit zwei angenehme Gesprächsrunden unter Freunden. Man erfährt im privaten Gespräch mehr als das, was für gewöhnlich in der Zeitung steht. So war es auch in diesem Falle. Leider sind wir uns später nie mehr über den Weg gelaufen.



Es ist sicherlich recht selten vorgekommen, von Zöllnern auf dem eigenen Schiff zu einem Umtrunk eingeladen worden zu sein.

Mercantile Werft am Hansadock, Liegeplatz der DSR-Schiffe in Antwerpen

Mein Monkey „Trinco“

Unser Schiff, MS KARL-MARX-STADT, lag im April 1964 vier Wochen in Trincomalee an der Ostküste Ceylons (heute Sri Lanka). Es wurden auf Innenreede mit bordeigenem Geschirr 10.000 Tonnen Zement gelöscht. Wegen der Hitze in Äquatornähe wurde Tropenarbeitszeit eingeführt, das heißt, wir arbeiteten in der Maschine von 6 bis 12 Uhr. Die Wartungsarbeiten an den Hauptmaschinen beinhalteten wie immer „Kolbenziehen“ einschließlich Überholung der Ventile und Düsen.

Täglicher Landgang war durch einen bordeigenen Bootsdienst oder eine Hafenbarkasse möglich. Schon bei meinem ersten Landgang mit dem Maschinenassi H. Kantner durch Trincomalee erweckte die „Police Station“ unser Interesse, ein Flachbau aus Holz. Durch die geöffneten Türen sahen wir die Waffen der Polizei fein säuberlich aufgestellt: Karabiner und Holzknüppel. Der Polizeichef, Mr. Abeyanwardne – wir durften später „Abe“ zu ihm sagen –, bemerkte unsere Neugier, und als er hörte, dass wir „Germans“ seien, zeigte er uns die gesamte Polizeiwache.

Bei fast jedem weiteren Landgang waren wir kurz seine Gäste und tranken Tee. So entwickelte sich eine Freundschaft. Aber auch in seinem Haus und bei seiner Familie waren wir zu Gast. Dort wurde uns unter anderem Arrak serviert. Natürlich luden wir „Abe“ mit Frau und vier Kindern zu uns an Bord ein, bewirteten sie in meiner II. Ing.-Kammer mit Getränken, dazu belegte Brötchen, und zeigten ihnen das Schiff. Sie waren begeistert!

Die vier Wochen Liegezeit vergingen mit Arbeit, Baden und Fahrten mit Taxi und Bus ins Landesinnere, zum Beispiel nach Kandy im zentralen Hochland der Insel, der Hauptstadt des letzten singhalesischen Königreiches. Wir fuhren nach Polonnaruwa, eine Stadt in der nördlichen Zentralprovinz, mit einem hervorragend gestalteten archäologischen Park, der seit 1982 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Überreste von großen Stupas und Tempeln mit zahlreichen Buddhafiguren und Palastanlagen machen den Park zu einem Hauptanziehungspunkt für Touristen. Wir besuchten Anuradhapura, Hauptstadt der nördlichen Zentralprovinz, die über 1000 Jahre lang Zentrum verschiedener singhalesischer Königsdynastien war. Oder wir vergnügten uns auf einem Elefantenrücken.

Drei Tage vor dem Auslaufen wurde ich im Maschinenraum informiert, dass mein Freund „Abe“ mit vier weiteren Polizisten in Uniform gekommen sei. Ich bin sofort an Deck, um alle zu begrüßen. Abe brachte mir einen kleinen Affen und sagte voller Stolz: „This monkey is a present for you!“ Ein Strick, der dem Affen an der Hüfte hing, war am Gürtel von Abe befestigt.

Nun war Schluss mit meiner Arbeit – ich musste einen freien Tag nehmen und feierte mit der ganzen Truppe die „Affenübergabe“. Meinen Monkey taufte ich sofort auf den Namen „Trinco“. Am späten Nachmittag verließen die Polizisten schwer angeheitert von Bier und WBS per Polizeiboot unser Schiff.

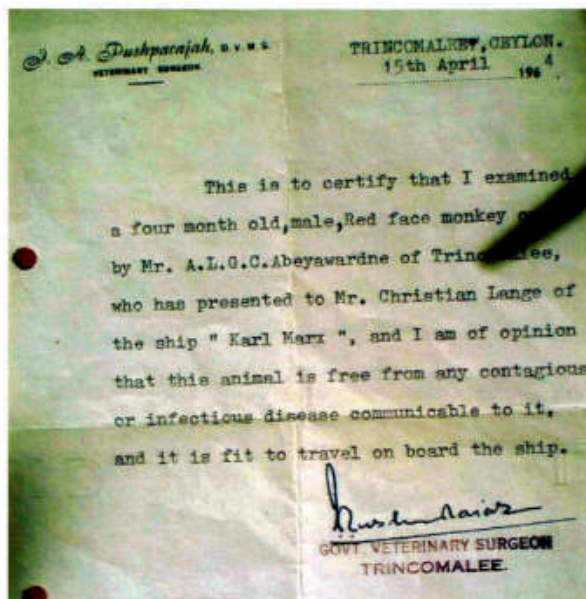


Natürlich brauchte ich noch ein Gesundheitsattest für Trinco, was mir Abe am nächsten Tag prompt brachte.

Nun war was los an Bord. Aus zwei Obstkisten baute ich einen Käfig. Nachts schrie Trinco am Anfang fürchterlich. Er war ja mit ca. sechs Monaten noch jung, ihm fehlte die Mutter. Futter gab's genug an Bord, doch ich kaufte noch Erdnüsse hinzu.

Der Kapitän, H. Schröder, belehrte mich, dass es verboten sei, den Affen mit in die DDR zu bringen. Bei Verstoß könnte eine hohe Geldstrafe fällig werden.

(Ich möchte an dieser Stelle noch erwähnen, dass 1961 bei der Eröffnung der Westafrika-Linie mit MS STECKENPFERD in Lagos/Nigeria privat drei Affen für je zwei Pfund gekauft wurden und ohne Probleme in die DDR eingeführt werden konnten. Mein Affe „Nigger“, weil aus Nigeria stammend, sprang auf der Heimreise leider über Bord.)



Das konnte mich aber nicht davon abbringen, Trinco zu behalten. Schließlich dauerte die Heimreise noch zwei Monate mit den Unterwegshäfen Bombay, Aden und Rotterdam. Und Trinco war ja auch beliebt an Bord. Er lief die erste Zeit an der „Hüftleine“, später aber völlig frei. Die mitreisenden Ehefrauen, unter anderen jene vom Kapitän, spielten gern mit Trinco. Einmal turnte Trinco während meiner Wache bis an den Maschinen-Fahrstand.

Ende Juni 1964 erreichten wir Rostock und ich musste klug handeln. Ich band Trinco ganz oben im Schornstein an eine Rohrleitung und gab ihn natürlich nicht auf der Zollerklärung an. Die Besatzung hielt auch dicht. Die schwierigste Hürde bestand darin, das Tor vom Überseehafen zu überwinden. Ich habe Trinco in meiner Lederbundjacke „rausgeschmuggelt“, in der Hand meinen Koffer.

Draußen wartete das bestellte Taxi. Mit dem Zug voller Urlauber fuhr ich über Magdeburg und Leipzig in meine Heimatstadt Nossen. Vor Schwerin wurde Trinco munter und guckte mit dem Kopf aus der Jacke. Der Zug war sehr voll und Trinco stand sofort im Mittelpunkt. Die Hüftleine war an meinem Handgelenk befestigt. Trinco trug eine rote Manchesterhose mit Loch für den langen Schwanz. Die Bahnfahrt war für mich eine Strapaze und ich war sehr froh, als ich in Nossen eintraf.

Zu Hause war niemand darüber informiert, dass ich einen Affen mitbringe – also großes Hallo auf allen Ebenen. Der Sommerurlaub mit Freundin, Freunden und Trinco war toll. Trinco war voll auf mich fixiert und lief frei herum.

Da wir kein Grundstück hatten, verkaufte ich danach Trinco an einen Schausteller aus Meißen. Mein Schiff rief mich zur nächsten Ausreise nach Kuba.

Odyssee durch's Bruderland

Von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen! Wer kannte diese Losung nicht. Überall war sie in der Republik auf großen Transparenten zu sehen. Wir Seeleute konnten darüber nur schmunzeln. Schließlich lernten wir unsere großen Freunde bei vielen Besuchen in ihren Hafenstädten näher kennen.

Nicht nur auf dem Seeweg erreichten wir das Vaterland aller Werktätigen. Manchmal auch zur Luft, wenn unser Schiff dort in einer Werft lag. So flogen wir, die Ablöserbesatzung GÖRLITZ/GRÖDITZ, 1978 über Moskau und Odessa nach Ilitschewsk am Schwarzen Meer in die Werft. Nach zweimonatigem Einsatz wurden wir von der Stammbesatzung wieder abgelöst und flogen von Odessa über Moskau zurück nach Berlin-Schönefeld. Bei der DSR waren derartige Transfers nichts Außergewöhnliches.

Mittlerweile waren zwei Jahre vergangen. Mit der GÖRLITZ sollten wir die Werft in Ilitschewsk diesmal auf dem Seewege erreichen. Für mich tat sich dabei ein Problem auf. Mein Vater war seit langem schwer erkrankt und die Ärzte gaben ihm nur noch wenige Tage. Ich beantragte bei der Arbeitskräftelenkung Freizeit bzw. eine Kurzreise in Richtung Ost. Aber wie es damals so war, es ließ sich kein I. Technischer Offizier für mein Schiff auftreiben. Man sicherte mir sofortigen Heimflug zu, sobald das Schiff in der Werft läge. Die Reise ging los, wir hatten den Bosphorus passiert und das Schwarze Meer erreicht. Da kam die Nachricht vom Funker, dass mein Vater verstorben ist.

Das Schiff blieb auf der Außenreede von Ilitschewsk liegen. Mein Kapitän informierte sofort die Behörden, bestellte ein Boot für mich und beauftragte die Maklerei, meinen Rückflug zu organisieren. Das Boot kam. Ich wurde im Ilitschewsker Hotel einquartiert, in der Erwartung, dass am nächsten Tag etwas passiert.

Am Nachmittag des darauf folgenden Tages fand ich mich in der Maklerei ein, um mich nach meinem Flugticket zu erkundigen. Aber leider war kein freier Platz für mich im Flieger zu bekommen. Enttäuscht durfte ich wieder abtreten. Am kommenden Tag lief die GÖRLITZ in den Hafen ein. Ich konnte aber nicht einmal an Bord gehen, da mein Seefahrtbuch bei der Maklerei lag. Also fand ich mich dort wieder ein. Mein Blick erhellte sich, als ich plötzlich



meinen Kapitän erblickte. Er fiel dort nicht nur durch seine Größe von 2,01 m auf. Sein lautstarker Ton brachte die ganze Truppe zum Strammstehen. Innerhalb einer halben Stunde war nun alles organisiert. Ich ging im Eilschritt ins Hotel und packte meine paar Sachen. Ein bereits vor der Tür wartendes Taxi brachte mich nach Odessa in ein First-class-Hotel mit Blick auf das Meer, gleich neben der berühmten Potemkinschen Treppe, auf der 1905 die Truppen des Zaren ein blutiges Gemetzel unter der demonstrierenden Bevölkerung angerichtet hatten. Am nächsten Morgen um acht Uhr sollte mein Flieger nach Moskau gehen und der DSR-Vertreter mich dort in Empfang nehmen. Ich war nun sichtlich ruhiger geworden und sah optimistisch dem kommenden Tag entgegen. Was die sowjetischen Genossen in zwei Tagen nicht schafften, das hatte ein deutscher Kapitän in deren Land in 30 Minuten erledigt. Wie war doch noch der Leitspruch: „Von der Sowjetunion lernen, ...“?

Am nächsten Morgen wurde ich pünktlich geweckt, mein Frühstück stand bereit und das Taxi wartete vor der Tür. Es konnte also losgehen, aber weit gefehlt. In Moskau war pottendicker Nebel. Der Flug war von acht Uhr erst einmal auf elf Uhr verschoben worden. Auch das noch, denn um zehn Uhr sollte mich in Moskau der DSR-Vertreter in Empfang nehmen, um mich vom Inlandflughafen Wnukowo durch das Wirrwar der Großstadt nach Scheremetjewo, den internationalen Flughafen zu bringen. Mein Kapitän hatte mir für alle Fälle dessen Telefonnummer mitgegeben.

Also die nächstgelegenen Telefonzellen ansteuern und meine Verspätung kund tun. Und schon hatte ich das nächste Problem am Hals. Von den drei Telefonzellen ließ es sich nur von einer nach Moskau telefonieren, die anderen waren für den Nahbereich, nach Wladiwostok oder sonst wohin vorgesehen. Als ich nun endlich dran war, steckte ich meine Kopeken in den Apparat und wählte meine Nummer. Hurra, eine Frauenstimme meldete sich, nur mich hörte sie nicht. Also das gleiche Spiel noch einmal. Wieder kein Erfolg. Enttäuscht verließ ich die Zelle.

Durch das kleine Bullauge in der Zellentür beobachtete ich die nächsten Zellengäste. Siehe da, bei denen klappte es. Wir Seeleute sind ja gute Beobachter und so stellte ich fest, in dem Moment, in dem sich der Teilnehmer meldet, musste ein Knopf am Apparat hineingedrückt werden und schon hörte mich mein Gegenüber. Es hat also doch noch geklappt. In Moskau wusste man nun Bescheid, und ich war wieder die Ruhe in Person. Um 12.30 Uhr ging es dann los. Ich durfte als Tourist natürlich zuerst in die Maschine und bekam einen Fensterplatz. Auf den beiden Sitzen neben mir nahm ein Ehepaar mit seinem etwa sechsjährigen Sohn Platz. Für ihn gab es keinen Sitzplatz. Als er sich vor Müdigkeit nicht mehr halten konnte, bot ich den Eltern an, auch meine Beine als Ruhekissen für ihn benutzen zu dürfen. In Moskau wohlbehalten gelandet, erblickte ich beim Betreten der Gangway eine hübsche an deren Fuß wartende Stewardess. Meine Blicke fielen auf sie und die ihren auf mich. Sie sprach mich mit meinem Namen an und führte mich zu unserem Vertreter der Reederei. Das war dann leider schon alles mit uns beiden gewesen.

Der Tag in Moskau war sehr angenehm. Wir bummelten durch die Stadt, über den Roten Platz und durch den großen Leninpark entlang der Kremlmauer. Der Park war sehr schön anzuschauen, nur dass alte und junge Männer alle Augenblicke durch die Gegend spuckten war sehr gewöhnungsbedürftig. Zu Abend speisten wir im Flughafenrestaurant. Rechtzeitig verabschiedete ich mich bei meiner Begleitung, da um 20 Uhr das Flugzeug starten sollte. Mit meinem Seefahrtbuch und dem Dienstauftrag in der Hand begab ich mich zum Schalter der Pass- und Gesichtskontrolle. Und nun begann die eigentliche Odyssee.

Der junge Soldat hinter dem Schalter, seine Schulterstücke sahen ganz schön nackig aus, nahm meine Papiere in die Hand und vertiefte sich wie ein Student in diese Lektüre. Zwischendurch schaute er mich an, dann wieder mein Seefahrtbuch. Das wiederholte sich dann noch zweimal und endlich drückte er auf einen Knopf. Aber weit gefehlt, die Sperre

vor mir ging nicht auf. Er lehnte sich in seinem Stuhl zurück und harpte der Dinge, die nun kommen sollten. Die Leute, die hinter mir standen, wechselten den Schalter, und ich konnte beobachten, wie schnell sie nebenan abgefertigt wurden. Langsam entwickelte ich mich von einem Sanguiniker in Richtung Choleriker, denn ich befürchtete schon, dass das Flugzeug ohne mich in Richtung Heimat fliegt. Ich versuchte, mit ein paar russischen Vokabeln dem jungen Burschen klarzumachen, warum ein Seemann ausnahmsweise mal nicht mit dem Schiff, sondern mit dem Flugzeug durch die Welt reist. „Ich bin Seemann, mein Schiff liegt in der Ilitschewsker Reparaturwerft. Mein Vater ist gestorben, deshalb fliege ich nach Hause.“ Keine Reaktion auf meine erklärenden Worte.

Endlich kam ein höherer Dienstgrad an den Schalter. Es hatte sich also um einen „Notknopf“ gehandelt, den der junge Grenzbeamte bedient hatte. Beide redeten viele für mich unverständliche Worte, und das Spielchen fing wieder von vorne an. Blick ins Seefahrtbuch, Blick zu mir mit diversen Zugaben. Aber es passierte immer noch nichts. Der Grenzer mittleren Dienstgrades verschwand wieder, und ich blieb immer noch stehen. Am Nachbarschalter pulsierte derweil das Leben. Ein Fluggast mit westdeutschem Reisepass marschierte fast im Eilschritt durch die Kontrolle. Wie konnte der Wachmann in der kurzen Zeit überhaupt einen Blick in seinen Pass werfen und auch noch den Ausreisestempel darin platzieren? Es wird mir ewig ein Rätsel bleiben. Der verhasste Klassenfeind des sozialistischen Lagers marschiert im Eilschritt durch die Kontrolle und ich, der große sozialistische Klassenbruder, werde fast wie ein Krimineller behandelt. Dabei hatte ich stets meinen Mitgliedsbeitrag in der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft bezahlt, aber das interessierte hier niemanden. Nur gut, dass mir die russischen Worte fehlten, sonst wäre in mir der Choleriker voll zum Ausbruch gekommen.

Und die Zeit wurde immer knapper. Doch dann erschien der mittlere Dienstgrad wieder, die Hoffnung flammte in mir erneut auf. Aber nein, ich musste ihm ins Dienstzimmer folgen. Jetzt schien es wirklich ernst zu werden. Dort wurde mir sogar ein Platz angeboten. Mein Gegenüber war jetzt ein Genosse im Offiziersrang. Ich wiederholte noch einmal mit meinen wenigen Worten den Grund meiner Reise und gab ihm auch die Telefonnummer von unserem Reederei-Vertreter. In seinem Kopf kreisten bestimmt viele Gedanken umher. Dann verließ er für einige Zeit den Raum. Ich traute mich schon gar nicht mehr auf die Uhr zu schauen. Doch plötzlich erschien er wieder, nahm alle meine Papiere und forderte mich auf ihm zu folgen. Wir marschierten wieder zum gleichen Schalter, an dem schon lange kein Fluggast mehr stand. Der Offizier ging um das Schalterhäuschen herum, öffnete die Tür, gab dem jungen Kontrolleur meine Papiere und wechselte noch einige Worte mit ihm. Jetzt geht die Klappe auf, dachte ich mir. Aber so schnell schossen auch die russischen Genossen nicht. Er schaute wieder in mein Seefahrtbuch, dann blickte er mir in die Pupille, wiederholte das Spiel noch einmal und dann, juchhu tirili, drückte er mir meine Papiere in die Hand, und mit einem Brummtön öffnete sich die Schranke.

Mit Riesenschritten erreichte ich den Transitraum und platzierte mich erst einmal auf einem Stuhl. Der etwas anrühige Klassenbruder durfte in sein sozialistisches Heimatland ausreisen. Allmählich verwandelte ich mich innerlich vom Choleriker wieder zum Sanguiniker. Ich konnte sogar wieder lachen.

Im Transitraum befand sich auch eine Westberliner Reisegruppe der Jungsozialisten (Jusos), die mit der gleichen Maschine nach Hause fliegen wollte. Einer dieser Burschen stand an einem drehbaren Regal mit Propagandaliteratur, vertieft in die Lektüre. Auf die Frage einer seiner Mitstreiter, was er dort so Interessantes gefunden habe, antwortete er ganz begeistert: „Die Mao-Bibel, und sogar in russischer Sprache!“ Das Gelächter war riesengroß. Es wäre ein Ding der Unmöglichkeit gewesen bei den damals herrschenden Differenzen zwischen der Sowjetunion und China.

Die TU 134 startete pünktlich, landete weich in Schönefeld, und der Zug brachte mich wohlbehalten nach Rostock.

Nachdem wir unseren Vater gut unter die Erde gebracht hatten, wurde es Zeit für mich, den Rückflug anzutreten. Mit einem Dienstauftrag der Reederei und 50 Rubel in der Tasche brachte mich der Zug wieder nach Schönefeld. Gespannt auf das, was mich in Moskau wieder erwarten würde, stieg ich in den Flieger. In Scheremedjewo am Einreiseschalter dann das bekannte Spiel. Hinter mir am Schalter stand eine DDR-Reisegruppe, voran ihre Reiseleiterin, die ein perfektes Russisch sprach. Ich bat sie, falls ich wieder Probleme bekommen sollte, mich doch etwas zu unterstützen und erzählte ihr in Kürze den Grund meiner Reise. Und dann war ich auch schon dran. Der russische Genosse wusste natürlich wieder nichts mit mir anzufangen. Wie kann aber auch ein Seemann mit dem Flugzeug durch die Welt reisen und dann auch noch ins Ursprungsland des Kommunismus, das war schon mal verdächtig. Ich weiß nicht, was noch alles in seinem Kopf herumschwirrte. Jedenfalls dauerte es der Reiseleiterin hinter mir zu lange, sie mischte sich ein und es kam zu einer heftigen Debatte zwischen den beiden. Sie putzte ihn dermaßen herunter, dass er fast stramm stand und mir unverzüglich die Schranke öffnete. Das war geschafft.

Ich bedankte mich recht herzlich bei der netten Reiseleiterin und begab mich in Richtung Ausgang, um mit einem Taxi zum Inlandflughafen Wnukowo zu fahren. Draußen strömender Regen und der Taxistand wie leergefegt. Eine gute Stunde hatte ich nur Zeit. Ich muss wohl etwas kopflos umhergelaufen sein, jedenfalls sprachen mich mehrere Männer an, die mich für 25 Rubel zum Flughafen bringen wollten. Entsetzt über diese horrenden Forderung antwortete ich mit einem „Nein“. So leichtfertig konnte ich doch nicht mit dem Geld der Reederei umgehen!

Also wartete ich auf ein offizielles Taxi. Es kam aber keines. Die Zeit wurde immer knapper und meine guten Vorsätze gegenüber der Reederei schwanden allmählich dahin. Schließlich saß ich doch in einem Schwarztaxi zusammen mit zwei weiteren Fahrgästen. Einer stieg im Zentrum der Stadt aus und zahlte dafür 15 oder 20 Rubel. Wir zwei Verbliebenen zahlten dann in Wnukowo jeder 25 Rubel. Wenn man bedenkt, dass wir damals für einen Rubel 3,20 DDR-Mark auf den Tisch legen mussten, war das ein höchst kapitalistischer Preis in diesem Land, das bereits am Aufbau des Kommunismus arbeitete, in dem ja Geld keine Rolle mehr spielen sollte.

Also schnell raus aus dem Auto, mit großen Schritten zum Abfertigungsschalter, meine Papiere auf den Tisch gelegt mit der Frage, ob mein Flug okay wäre. Jetzt lief alles wie am Schnürchen, mein Reisegepäck auf das Fließband, ich durch die Durchleuchtungsschranke, es klingelte fürchterlich, gleich umgedreht und noch einmal durch, es klingelte dank russischer Technik nicht mehr. Tasche geschnappt, eine Stewardess brachte mich zu einem Zubringerbus, los ging es zur Gangway und ich saß im Flugzeug. Nach mir stürmte das gemeine Volk mit Sack und Pack in die Maschine.

In Odessa angekommen, war es bereits dunkel. Jetzt konnte mir eigentlich nichts mehr passieren. Aber was sahen meine Augen vor dem Flughafengebäude? Kein Taxi, aber bestimmt einhundert wartende Menschen. Cool bleiben, dachte ich mir. Nachdem, was du bisher alles erlebt hast, kann dieses Problem nur noch Peanuts sein. Ich wanderte gemütlich an der wartenden Menschenmenge entlang und sah etwas entfernt einen PKW mit Fahrer stehen. Zielstrebig schritt ich auf ihn zu, trug ihm mein Anliegen vor und bot ihm 10 Rubel, wenn er mich nach Ilitschewsk zur Werft fährt. Ich war fast erschrocken, als er bedingungslos einwilligte. Er lieferte mich wohlbehalten am Werfttor ab. Die Schwarztaxifahrer in Odessa waren dem Kommunismus doch schon ein ganz schönes Stück näher als ihre Kollegen in Moskau. Nun war ich wieder an Bord in meiner vertrauten Umgebung und konnte mich meiner eigentlichen Arbeit, der Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft des Schiffes widmen.

Landgang in Batumi

Wir hatten mit dem Tanker SCHWEDT, einem 10.000-Tonner und zur damaligen Zeit ein Großschiff, im Rostocker Ölhafen Erdöl gelöscht. Für die kommende Reise war als Ladung Benzin bzw. Kerosin angesagt worden. In der Tankersprache eine Umstellung der Ladetanks von „Schwarz“ auf „Weiß“. Für die Besatzung bedeutete das eine große Herausforderung, mussten doch alle Ladetanks von Erdöl, einer dunklen, schmierigen und stinkenden Masse, gereinigt werden. Sofort nach dem Auslaufen musste die Maschinengang dem Pumpenmann, der für die Tankreinigung zuständig war, kontinuierlich über 90° heißes Wasser bereitstellen. Zunächst wurden in die Tankluken rotierende Sprühköpfe (Butherworth-Tankreinigungswaschmaschinen) gesenkt, welche die Tanks zugleich reinigen und entgasen sollten.

Da die in dem Tank befindlichen Gase stark gesundheitsschädigend waren, wurde laufend deren Konzentration gemessen, um festzustellen, ab wann die Tanks begehbar waren. Inzwischen befanden wir uns Ausgang Englischer Kanal und die ersten Tanks wurden freigegeben. Jetzt war die Reinigung per Muskelkraft gefragt. Mit Gummistiefel, Eimern, Spachteln, Bürsten und Lappen ausgerüstet, stiegen alle zur Verfügung stehenden Leute der Decksgang in die Tanks. Decken, Wände, Spanten, Bilgen mussten nun manuell gereinigt werden. Die leichtflüssigen Stoffe entwichen über die Entlüftungsrohre und die schweren Bestandteile sammelten sich am Boden und mussten von Hand entfernt werden. Weitere Bestandteile wurden mit dem Waschwasser in den Sammel-tank abgepumpt. Da wir ab sofort südlichen Kurs fuhren, begann die Sonne immer unbarmherziger auf uns herabzuscheinen. Das Hauptdeck und alle Außenwände heizten sich immer mehr auf. Die Leute in den Tanks konnten einem leid tun. Hinzu kamen die starken Schiffsbewegungen durch die starke Dünung im Atlantik. Auch im Mittelmeer und selbst noch im Schwarzen Meer war die See nicht ruhig. Ich fuhr zwar als Koch, bin aber auch einmal zwei Stunden in einen Tank geklettert und habe mitgeholfen. Eine Schweinearbeit!

Endlich kamen wir auf Reede Batumi an. Am nächsten Tag kam eine Barkasse mit Kontrolleuren der Hafenbehörde und der Raffinerie längsseits. Sie untersuchten die Tanks mit weißen Tüchern und kamen zu dem vernichtenden Ergebnis: Njet koroscho!

Die Barkasse lief wieder ab und die Besatzung musste wieder mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln in die Tanks. Mittlerweile bekamen die Leute Hautrötungen, Krätze, Juckreiz, Pickel. Nichtsdestotrotz, die Reinigungsarbeiten mussten weitergehen. Tage verstrichen. Inzwischen gingen uns die Putzlappen und andere Hilfsmittel aus. Mittlerweile törnten jetzt Kollegen aus anderen Bereichen zu, um die Decksgang bei dieser Arbeit zu unterstützen.

Bei der zweiten Kontrolle hieß das Ergebnis wieder: Njet koroscho. In einem Telegramm zur Reederei nach Rostock orderten wir neue Putzlappen und weitere Hilfsmittel, die dann von einem LEUNA-Tanker auf der Reede vor Batumi übernommen wurden.

Nach vielen Reedetagen kam der Lotse an Bord. Endlich einlaufen, endlich Landgang! Eigentlich wollten wir zu diesem Zeitpunkt schon wieder in der Heimat sein.

Beim Verlassen des Hafengeländes warteten schon die Tschinscher auf uns. Wir waren vorbereitet. Wir hatten uns in der Heimat mit Ringelsocken im durchsichtigen Knisterpapier vom VEB Strickmoden Thüringen, ganz einfacher und billiger Ware, versorgt. Sie brachten uns aber einen stattlichen Gewinn ein. Die Rubel reichten für eine ordentliche Champanskoje Party. Wir waren wohl so sieben Crewmitglieder. Als wir bei der elften Flasche Sekt angekommen waren und zu singen begannen, kam die Bedienung und bedeutete uns, dass wir keinen Sekt mehr erhielten und Singen verboten sei.

Anzumerken ist, dass die Bevölkerung in der Region Batumi uns Deutschen immer noch sehr misstrauisch begegnete. Der Zweite Weltkrieg war ja erst vor achtzehn Jahren beendet worden. Wir kamen als Verlierer zum Sieger, allerdings schienen sich die Rollen vertauscht zu haben. Wir waren modern und gut gekleidet, konnten Gaststätten besuchen, uns einiges leisten, während der Großteil dieser Menschen gerade so über die Runden kam. Uns fiel zudem auf, dass das große Stalindenkmal immer noch auf festem Grund und Sockel stand und sogar von Milizionären bewacht wurde, obwohl diese Ära längst hätte vorbei sein sollen. Aber Stalin war Georgier und wurde von einem großen Teil der Bevölkerung noch immer geliebt und verehrt.

Nach dem faktischen Rauswurf verließen wir widerwillig das Restaurant, denn wir hatten uns eigentlich mehr vorgenommen, zumal sich während der langen Reedezeit viel Frust angesammelt hatte. Außerdem besaßen wir noch jede Menge Rubel und die in Souvenirs oder andere Dinge umzusetzen, dazu gab es kaum Angebote.

So machten wir uns mit Gesang auf den Rückweg, im Gänsemarsch mit einem Bein auf dem Fußweg und mit dem anderen auf der Straße. Singen auf der Straße war aber ebenfalls nicht erlaubt.

Beim Verlassen der Lokalität entging uns nicht, dass wir bereits von einigen Milizionären beobachtet und im gebührenden Abstand begleitet wurden. Plötzlich rauschte aus einer Nebenstraße ein LKW der Miliz heran, verspernte uns den Weg, und wir waren von mehreren bewaffneten Milizionären umstellt. Man gab uns unmissverständlich zu verstehen, sofort den Lastwagen zu besteigen. Wir verweigerten dies, da die hohe Ladeklappe nicht heruntergelassen wurde, eine besonders hohe Klappe, die bis einen halben Meter unter die Deckplane reichte. Ohne jeglichen Trittsteig war die Aufforderung fast ein unmögliches Unterfangen. Die Situation schien zu eskalieren, doch nach einigen Hieben in die Seite durch die Milizionäre halfen wir uns gegenseitig die Ladeklappe hoch.

Von zwei Bewaffneten bewacht, ging es mit hoher Geschwindigkeit zur Kommandantur. Wir mussten die hohe Ladewand wieder herunterspringen. Eigentlich erstaunlich, dass niemand zu Schaden kam, denn schließlich waren wir durch den vielen Champanskoje zwar lustig, aber auch nicht mehr ganz alleine.

In der Kommandantur verlangte man Dokumente und nahm uns die Seefahrtsbücher ab. Der Kommandant verließ den Raum und wir hörten ihn im Nebenzimmer lange telefonieren. Nach etwa einer halben Stunde änderte sich plötzlich die Situation. Durch das DDR-Emblem und die eingedruckten Schriftzüge erkannte man, dass wir aus der Nemetzki Demokratizeski Respublika stammten, also keine BRD-Seeleute waren. Wir erhielten unsere Seefahrtsbücher zurück und man bat uns wieder, den LKW zu besteigen, dieses Mal mit heruntergeklappter Ladewand. Wir wurden zum Schiff gefahren und damit fand die ganze Geschichte doch noch ein gutes Ende.

Allerdings segelte dann unser Bootsmann, der eine Vertretungsreise fuhr, in Batumi achteraus. Auf seine Rückkehr hoffend, warteten wir an der Pier zwei Stunden länger als geplant und riefen mit unserem Schiffstyphon nach ihm. Schließlich liefen wir auf Reede, um noch einige Zeit Typhonsignale zu geben, aber vergebens.

Der Bootsmann, ein Mann wie ein Baum, ein blonder „german boy“, konnte sich einfach nicht von seiner dunkelhäutigen Georgina trennen. Wir sind dann ohne ihn Richtung Heimat abgedampft.

Wie wir später erfuhren, ist er wenig später mit einem anderen LEUNA-Tanker nach Hause gekommen, als Passagier, ohne Heuer und mit der Last weiterer Konsequenzen. Er war aber ein tüchtiger Kerl und hat es anschließend wieder bis zum Bootsmann gebracht.

Nachricht aus einem verbotenen Land

Anfang September 1971 lief das Motorschiff FREYBURG von Dairen kommend durch das Ostchinesische Meer in Richtung der Korea-Straße. Bestimmungshafen war Chungjin an Nordkoreas Ostküste, nicht weit entfernt vom russischen Wladiwostok. Wir waren gespannt, was uns dort erwarten würde. In China hatten wir noch die Auswirkungen der Kulturrevolution zu spüren bekommen. Die Stimmung an Bord war nicht die Beste. Die Liegezeit in Dairen hatte viel zu lange gedauert.

Die Region lag unter einer schwülen Dunstglocke. Zu allem Ungemach näherte sich noch ein Taifun namens Bella. Deshalb wurden während der Überreise an Deck seefeste Zurrungen vorgenommen. Für die kommende Hafenliegezeit bereiteten wir schon mal das Stauholz vor. In der Korea-Straße liefen wir vorbei an dem südkoreanischen Hafen Pusan. Dort fanden gerade Seemanöver statt. Derartige Aktivitäten sind auch heute noch immer ein Dorn im Auge der nordkoreanischen Machthaber.

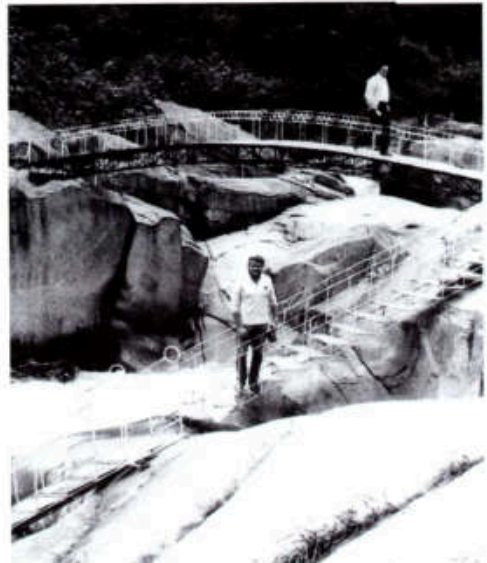
Auf der Reede von Chungjin angekommen, führte der Lotse das Schiff in den Hafen, so wie man es von anderen Häfen auch gewohnt war. Alles klappte, auch das Anlegemanöver. Während des Festmachens sahen wir aber bereits, dass mehr Armeeangehörige als Schauerleute, bewaffnet mit der Kalaschnikow, an der Pier standen.

Während der Einklarierung wurde uns angekündigt, dass wir hier 16 Tage liegen bleiben würden. Der helle Wahnsinn! Und tatsächlich gingen die Umschlagarbeiten sehr schleppend voran. Bei feuchtem und stickigem Wetter gingen wir für unseren Teil daran, diese Gelegenheit zu nutzen, um die Außenhaut des Schiffes zu malen. Die Arbeiten erfolgten unter steter Beobachtung durch die Soldaten, selbst beim Malen von der Wasserseite her wurden wir ständig beobachtet. Eine Woche lang dauerten die Malarbeiten auf der Stellage und dem Floß an, dann war die Außenhaut fertig gemalt und das Schiff sah wieder schmuck aus.

Nach Feierabend saßen wir da und machten – nichts. Landgang wurde uns nicht gewährt. Auch eine sportliche Betätigung innerhalb des Hafengeländes war offensichtlich unerwünscht. Diese Situation trug zur sowieso schon gereizten Gefühlslage der Besatzung in diesem Hafen bei.

Zur gleichen Zeit fand ein Turnländerkampf DDR–KDVR statt. Mit dieser Tatsache konfrontierten wir den Kapitän, und der versprach, sich für uns einzusetzen. Er erreichte, dass wir neben dem Schiff auf einem Hartplatz Volleyball spielen durften, immer unter den Augen der Soldaten, die uns sehr misstrauisch beäugten. Das waren also die Waffenbrüder und Freunde unseres Volkes im Geiste. So wurde also in Nordkorea die angebliche Freundschaft mit den sozialistischen Bruderländern ausgelegt. Wie auch immer, noch nie spielte die Besatzung der FREYBURG so viel Volleyball wie in diesem Hafen.

Landgang wurde uns vermutlich deshalb nicht gewährt, damit wir keinen Einblick in



Der Autor inmitten der Thermalquellen



Ein Blick ins Dorf



Der Dorfälteste



Die älteste Bäuerin



Der kleine Jong



Der Autor (Mitte) im Dorf mit Besatzungsmitgliedern



Freundliche Mutti mit ihren Kleinen

die Verhältnisse bekamen, unter denen die Menschen hier leben mussten, in der Diktatur eines Kim Il Sun. Wie in China unter Mao herrschte auch hier der Personenkult mit allen seinen Auswüchsen.

Während der Freiwachen durften wir wenigstens den im Hafen gelegenen Seemannsclub besuchen, dessen Inneneinrichtung scheinbar auch zu Ehren des großen Führer Kim Il Sun hergerichtet worden war. Bei Kinoveranstaltungen konnte unter Filmen über den heroischen Kampf der Volksbefreiungsarmee gegen Japaner und Amerikaner oder über den Zirkus ausgewählt werden, allesamt langweilig.

Während dieser allgemeinen Misere passierte es, dass die Maklerei eine Ausfahrt zu den heißen Quellen anbot. Dieses Angebot nahmen wir mit Freude an, würden wir dabei doch endlich etwas mehr vom Land sehen können. Sogar unsere Kameras durften wir mitnehmen. Los ging es!

Wir wurden ins Landesinnere in eine Gegend gefahren, die in etwa dem Elbsandsteingebirge ähnelte. Schroffe Felsen in einer herrlichen Natur. In einer parkähnlichen Landschaft, welche von heißen Quellen geprägt wurde, spannten sich wie in einem heimischen Naherholungsgebiet Brückchen über die Felsen im Fluss. Stellen waren geschaffen worden, die zur Rast einluden. Angeblich kämen hierher viele russische Bürger zur Kur, hauptsächlich von der benachbarten Insel Sachalin.

Allerdings wurden wir uns nicht selbst überlassen, sondern staatliche Schatten begleiteten uns. Da diese Ausflüge zum Standardprogramm für DSR-Schiffe während der Liegezeit in Chungjin gehörten, sickerte von schon mal Dagewesenen durch, dass sich in der Nähe ein kleines Bauerndorf befinde. Die Natur war zwar nett anzuschauen, aber nachdem wir über alle sieben Brücken gegangen waren, legte sich deren Reiz auch schon. Wir nutzten einen Augenblick, in dem wir uns unbeobachtet fühlten, und gingen in Richtung des besagten Dorfes. Was wir dort sahen war keine sozialistische Landwirtschaft, wie wir sie von zu Hause her kannten. Wir kamen uns vor wie in eine andere Zeit versetzt angesichts der Holzpflüge und alten Werkzeuge. Der Dorfälteste führte uns in eine total andere Welt. In den Lehmhütten mit ihrer primitiven, um nicht zu sagen mittelalterlichen Ausstattung, hingen die Bilder des großen Führers Kim Il Sun. Eine uns sehr freundlich gesinnte Mutter mit ihren Kindern begrüßte uns. Ein kleiner Junge zeigte uns sein Spielzeug, einen kleinen Holzpflug. Die älteren Bewohner erbat sich von uns Zigaretten. Es schien so, als hätten vorher noch keine Europäer dieses Dorf betreten. Ein solches Szenario mussten wir im Bild festhalten, um daheim zu zeigen, dass manches im Lande dieses Brudervolkes anders ist, als es uns bisher vorgegaukelt wurde. Wir beeilten uns mit dem Fotografieren. Bevor die herbeigeeilten Sicherheitsleute einschreiten konnten, welche die Filme einforderten, gelang es uns, diese unserem Funker in die Hand zu drücken. Dann reichten wir ihnen unsere Kameras hin. Nix drin, alles nur Attrappe, wie die nordkoreanische Propaganda.

Zurück an Bord wurden wir erneut kontrolliert. Wir haben es der Gewandtheit unseres Funkoffiziers zu verdanken, dem es gelang, die Filme an Bord zu bringen, dass sie in unserem Fotolabor entwickelt werden konnten. Damit konnten die Bilder der Nachwelt überliefert werden. Wir hatten uns das glückliche Leben in der Koreanischen Volksdemokratischen Republik wahrlich anders vorgestellt.

Mitten in den Ladearbeiten, am 26. September 1971, wurden wir von den Ausläufern eines Taifuns überrascht. Plötzlich schlug der 8-Tonnen-Kran hin und her. Das Ladegeschirr wedelte zu beiden Seiten, Leinen brachen. Das Schiff musste umgehend auslaufen, um den Taifun auf See abzuwettern. So fuhren wir unter Lotsenbegleitung Richtung Norden ins Japanische Meer. Die Windstärken waren gewaltig, so dass wir auch Schäden an Oberdeck beklagen mussten. Wir sahen bereits die Leuchtfeuer von Wladiwostok, soweit waren wir nach Norden vorgestoßen.

Wieder zurück im Hafen von Chungjin mussten wir dort noch weitere vier Tage ausstehen. Endlich am 1. Oktober konnten wir auslaufen und diesen gastlichen Hafen verlassen, der uns auf eine derartig harte Probe gestellt hatte. Wir hatten wieder etwas hinzugelernt. Alles sah anders aus, als wir es von der Propaganda in der DDR her kannten. Von wegen Völkerfreundschaft und so! Dagegen Personenkult in seiner krassesten Vollendung mit all den vielen wehenden Fahnen und Bildern des großen Führers. Gleiche Brüder – gleiche Kappen, darüber wurde natürlich bei uns nicht berichtet.

Glaubt man den spärlichen Nachrichten, die aus diesem Lande zu uns dringen, sind die Verhältnisse in Nordkorea heute offensichtlich noch schlimmer als während unserer Hafenliegezeit vor mehr als 40 Jahren. Es bleibt zu hoffen, dass sich irgendwann daran etwas ändert. Die einfachen Menschen in Nordkorea hätten es längst verdient.

Eberhard Richter

Unterwegs mit dem MS MANSFELD

Als ich im Januar 1966 endlich mein Seefahrtsbuch in der Hand halten konnte, war ich glücklich und froh. Hatte ich doch, um dieses Ziel zu erreichen, meinen Grundwehrdienst von anderthalb Jahren freiwillig auf drei Jahre verlängert.

Nach der obligatorischen Ausbildung zum Feuerschutzmann und Rettungsbootsmann in Rerik – während dieser Zeit ist übrigens ein Teil der Ausbildungsbaracken wegen nicht funktionsfähiger Feuerlöcher und eingefrorener Löschwasserleitung abgebrannt – sowie einer kurzen Zeit als Hafenspringer auf MS KARL-MARX-STADT, hatte ich endlich meinen Heuerschein als Decksmann für das MS MANSFELD/DHWQ unter der Führung von Kapitän G. Rose in der Tasche. Nach Auslaufen Rostock war es schon ein erhebendes Gefühl, das erste Mal an der dänischen Küste entlang und anschließend um Skagen herum zu fahren. Und das nach drei Jahren Armeedienstzeit und den „Klassenfeind“ an der Grenze bei Potsdam-Babelsberg immer vor Augen.

Meine erste Seereise ging nach Constanta in Rumänien, um dort Getreide für Wismar zu laden. Gibraltar und auch einen weiteren Höhepunkt dieser Reise, den Bosphorus, passierten wir glücklicherweise am Tage, so dass es auf der Überfahrt etwas zu sehen gab. In Istanbul lag damals das mit 315 Meter größte Passagierschiff der Welt, die FRANCE, an den Tonnen. Es sah, im Gegensatz zu heutigen Kreuzfahrtschiffen, noch nach einem Schiff aus.

Kaum in Constanta festgemacht, bezog schon ein Soldat der rumänischen Armee an der ausgebrachten Gangway Posten, natürlich mit einer Kalaschnikow über der Schulter. Ich hatte gleich die Nase voll, kam mir das alles doch sehr bekannt vor. Eigentlich befanden wir uns hier ja in „Freundesland“. Die Liegezeit bzw. unsere Bewachung dauerte vom 27. März bis 3. April 1966, dann ging es voll Schiff nach Hause. Eine längere Wertzeit in der Warnowwerft Warnemünde war angesagt. Hier war die MANSFELD vor vier Jahren gebaut und am 27. März 1962 für die DSR in Dienst gestellt worden.

Anfang August 1966 war es dann endlich so weit, mit überholter Hauptmaschine, neuem Unterwasseranstrich, vor allem aber neuer Automatik-Ruderanlage (vorher nur Handruder) und gereinigten Tanks ging es auf die Reise nach Sorel in Kanada.

Die Sowjetunion hatte wieder einmal den damaligen Berichten zufolge eine „Rekordernte“ eingefahren. Der Ukraine, der größten Kornkammer Europas, hätte das ja wohl auch zugestanden. Tatsache war, dass 300.000 Tonnen Weizen über Wismar zur weiteren Verarbeitung im Binnenland eingeführt werden mussten. Die Bevölkerung konnte das natürlich nicht

wissen, und uns konnte es recht sein, hatten wir doch interessante Ladehäfen wie Sorel, Quebec oder Montreal in Aussicht.

Die Überfahrt in Ballast ist in der „Wetterküche“ Nordatlantik zu jeder Jahreszeit nicht ganz ohne. So schön und praktisch die neue Ruderanlage auch war, es kam der Zeitpunkt, als von Automatik auf Handruder umgeschaltet werden musste. Die Automatik war einfach zu träge, um den Kurs von etwa 270° zu halten. Abwettern war angesagt. Wir kamen kaum noch voran, standen auf der Stelle und gingen eher noch achteraus. Bei den hohen Aufbauten des Schiffes konnte sich der Sturm so richtig dagegenstemmen.

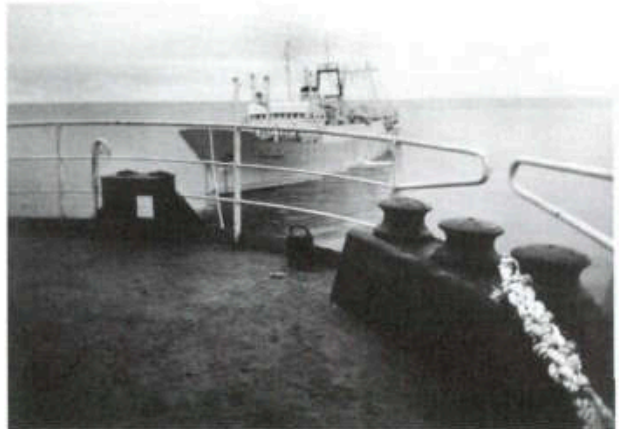
Es sollte noch schlimmer kommen. Das Achterschiff mit der Schraube kam bei der groben See gegenan trotz reduzierter Umdrehung so weit aus dem Wasser, dass die Abgastemperaturen bedrohlich stiegen. Man entschloss sich, die Vorpiek zu lenzen und die Achterpiek zu fluten, um dem entgegen zu wirken und die Schiffsschraube mehr unter Wasser zu halten. Nun kommt's. Nicht jeder Seemann hat es schon einmal erlebt, dass ein Tank geflutet wird und trotzdem kein Wasser aus dem Schwanenhals (Überlauf an Deck) kommt, trotz laufender und vor allem fördernder Ballastpumpe. Der für das Peilen verantwortliche Zimmermann konnte einem leid tun, denn nach seiner Peilung war der Tank voll. Was war passiert?

In der Werft waren sämtliche Tanks von den Werftarbeitern gereinigt, von der Schiffsleitung kontrolliert und abgenommen und letztlich mit der Ballastwasserpumpe abgedrückt worden. Bei der Achterpiek musste das in der Hektik der letzten Werfttage nicht geschehen sein. Der Mannlochdeckel (Zugang zum Tank) war nicht fest verschlossen und so wurde nicht nur der Tank, sondern auch die darüber liegende Segelkoje geflutet.

Wie der Name schon sagt, befanden sich in dem vier bis fünf Meter hohen Raum Regale, in denen Lecksegel, diverse Persenninge, Lecksicherungsmaterialien, wie unter anderen auch schnellbindender Zement, gelagert waren. Die schon einmal mit der MANSFELD nach Kanada gefahrenen Maschinenassistenten wussten, dass den dortigen Hafenarbeitern unser WBS schmeckt und hatten ihre „Geschenke“ zwar ziemlich zollfest, aber leider in den nicht wasserdichten Zementbehältern deponiert.

Auf dem St. Lorenz-Strom bekamen wir alle Hände voll zu tun, das vom Wasser bleischwere Wirrwarr unter den zusammengebrochenen Regalen an Oberdeck zu hieven. Noch spät abends hörten wir, wie die Maschinen-Assis in ihrer Freiwache mit Hammer und Meißel versuchten, zu retten was noch zu retten war. Nicht immer gelang es.

Während dieser Überfahrt bekamen wir es auch noch mit einem medizinischen Notfall unter Beistand der Rostocker Fischfangflotte zu tun. (s. Peter Dottermusch, Ein „unruhiger“ Blinddarm, BG XII – Redaktion)



Brennstoffübergabe zwischen Fang- und Verarbeitungsschiff und MS MANSFELD

Bei Einlaufen Sorel standen zehn amerikanische Straßenkreuzer auf der Pier. Sie gehörten ehemaligen deutschen Auswanderer, die sich darauf freuten, uns kennen zu lernen oder vorherige Bekanntschaften aufzufrischen. In jenen Tagen waren die von der DSR verfügbaren Landgangsbeschränkungen noch nicht so rigoros wie in späteren Zeiten. Man konnte Kontakte zu den Auslandsdeutschen aufbauen, ohne an seinem Seefahrtbuch Schaden zu nehmen.

Einem Kürschnermeister-Ehepaar aus Hamburg ist es zu verdanken, dass ich in der Liegezeit vom 13. August bis zum 18. August 1966 in meiner Freizeit einige Ausflüge ins Land unternehmen konnte, unter andern auch nach Montreal, wo die Vorbereitungen zur Expo 67 auf vollen Touren liefen.

Zurück in Wismar standen uns nach zwei Murmansk-Reisen wieder zwei Reisen nach Kanada bevor, worüber wir uns natürlich alle freuten.

Die „Geschenke“ konnten diesmal tatsächlich verschenkt werden. Wer kommt schon gerne mit leeren Händen. Aber noch waren wir nicht drüben. Als wir die nördliche Nordsee bei einigermaßen ruhiger See hinter uns gebracht hatten und durch den Pentland Firth fuhren, ging uns allen ein fürchterlicher Schreck durch die Glieder. Wir saßen in der Messe beim Frühstück und plötzlich holte der Dampfer dermaßen über, dass aber auch nichts mehr auf der Back stehen blieb.

In der Kombüse und in der Pantry polterte es gewaltig, keiner war darauf vorbereitet gewesen. Die Stewardess hatte zwar mit weißen Tischtüchern eingedeckt, es war schließlich Sonntag, diese aber nicht feucht gemacht und die Schlingerleisten an der Back nicht hochgeklappt. Warum auch, es herrschte nur eine leicht bewegte See.

Die im Pentland Firth herrschenden Gezeitenstromschnellen, die sogar Geschwindigkeiten von über zehn Knoten erreichen können, hatten die MANSFELD dermaßen in die Zange genommen, dass nur mit einer Hartruderlage entgegengewirkt werden konnte, um nicht auf den Klamotten zu landen, die auf beiden Seiten gut zu sehen waren.

Das Schiff war in Ballast natürlich weich und 25° Krängung nach Steuerbord waren bei ungünstiger Strömungsrichtung sehr schnell erreicht.

Mehr als ein Jahr zuvor, am 23. August 1965, machte hier das MS KÄTHE NIEDERKIRCHNER mit einem Unterwasserfelsen vor der Insel Muckle Skerry Bekanntschaft, wurde leck geschlagen und sank. Das hatte aber andere Ursachen.

Im weiteren Reiseverlauf hatten wir diesmal die Suppe nicht so sehr von vorn, sondern mehr von der Seite. Zwei Tage Stehbankett waren angesagt. Bei einer Rollzeit, wenn ich mich recht erinnere, von zwölf Sekunden, zeigte der Krängungsmesser hinter dem Ruderbock auf der Brücke kaum zu glaubende 47 Grad nach beiden Seiten an. Nach Aussagen unseres Kapitäns Gerhard Rose, der auch einige Jahre als Dozent an der Seefahrtsschule Wustrow wirkte, war dieses Rollen schon ziemlich grenzwertig. Ladung konnte bei uns zum Glück nicht verrutschen.

Die MANSFELD war ein Massengutfrachter vom Typ IX mit sechs Decks. Die später gebauten Schiffe dieses Typs besaßen nur noch fünf Decks. Man glaubte, in einem Hochhaus zu sein. Bei dieser aufschaukelnden extremen Rollbewegung waren die Wege von Steuerbord nach Backbord sehr lang. Man musste fast befürchten, die Nocken tauchen in die aufgewühlte See.

Wer zur damaligen Zeit mit einem der Schwesterschiffe – LÜBBENAU oder SENFTENBERG – in diesem Seegebiet gefahren ist, wird sich bestimmt erinnern, ähnliche Überfahrten erlebt zu haben. Von orkanartigen Stürmen verwehte Radarantenne oder vom Seeschlag abgerissene Lüfterhauben gingen damals durch aller Munde.

Bis zum Ende meiner Fahrzeit 1985 habe ich eine derartige kritische Situation nicht noch einmal erleben müssen.

Islandfischer

Die Seefahrt wird mit dem Lied verherrlicht: „Eine Seefahrt die ist lustig, eine Seefahrt die ist schön“. Ich war viele Jahre Matrose auf einem Fischdampfer; aber aus meiner Perspektive war die Seefahrt auf einem Fischdampfer weder lustig noch schön, sondern schwerste Belastung für alle Besatzungsmitglieder. Sie war geprägt durch harte Arbeit, wenig Schlaf und wenig Abwechslung. Auf einem Fischdampfer, der eine Länge von 60 Meter und eine Breite von 9 Meter maß, lebten 23 Männer auf engstem Raum.

Sobald das Schiff von der Pier ablegte, begann der Seealltag. Das Maschinenpersonal ging seine Wachen im Sechs-Stunden-Turnus, auch während der Fischerei. Beim Deckpersonal war das anders. Es gab auf der Ausreise zwei Wachen: die „Tageswache“ und die „Ruderwache“. Die Ruderwache ging nur „Brückenwache“. Die Tageswache unter Aufsicht eines Netzmachers oder Bestmannes hatte die Aufgabe, alle anfallenden Arbeiten bis zum Fangplatz zu erledigen, in erster Linie nach Plänen des Kapitäns das Fanggeschirr zusammenzustellen. Dazu gehörte unter anderem das schwere Rollengeschirr, an das später das Grundschieppnetz angebunden wurde. Es hielt das Netz beim Fischen (Schleppen) am Meeresgrund und half ihm auch über Hindernisse hinweg.

Von Cuxhaven bis nach Island benötigte unser Schiff etwa fünf Tage. In diesen Tagen hieß es Kraft tanken, denn die anstehenden 13 bis 14 Fischereitage waren erbarmungslos! Auf der Ausreise konnten wir auch noch die Mahlzeiten pünktlich einnehmen. Beim Fischen war das oft nicht möglich. Oftmals bestimmte das Netzaussetzen oder das Netzeinhieven den Rhythmus der Mahlzeiten.



Kolonnenfahrt im Eis

Nach fünf Tagen war der Fangplatz an der Islandküste erreicht. Jetzt begann der Ernst der Fischerei, es hieß „Aussetzen!“ Der Netzsteert wurde über das Schanzkleid gehievt, das Rollengeschirr ebenfalls. Nachdem das Netz abgesenkt war, folgten die Seitenscherbretter. Der Kapitän drehte das Schiff auf Schleppkurs. Der II. Steuermann fierte zusammen mit dem Netzmacher die vom Kapitän angegebene Kurrleinenlänge von der Fischnetzwinde. Wenn das geschehen war, begann der Schleppvorgang, der etwa

zwei Stunden dauerte. In diesen zwei Stunden begaben wir uns in Unterzeug in die Kojen, um noch schnell etwas zu schlafen. Dicke Fischermannshosen und Troyer lagen immer griffbereit auf der Backskiste, um schnell hineinschlüpfen zu können. Nach zwei Stunden erschien der Rudergänger mit dem Ruf „Hiev up!“ in unseren Schlafräumen.

Die fest Eingeschlafenen kamen schlaftrunken aus den Kojen, diejenigen, die den Weckruf überhört hatten, wurden von den Kameraden unsanft wachgerüttelt, denn an Deck durfte keiner fehlen. Sobald die Scherbretter vorgehievt waren, stand jeder auf seinem Posten.

Nachdem die Scherbretter abgefangen waren, folgte alsbald das Netz mitsamt dem Rollengeschirr, welches vom II. Steuermann über das Schanzkleid an Deck gehievt wurde. Nun war meine und der anderen Matrosen Kraft notwendig, denn das Netz war noch außenbords und musste mit unserer Muskelkraft an Deck geholt werden. Bei diesem Hievvorgang wurde das

Schiff so manövriert, dass wir immer an der Luvseite standen. Das war notwendig, damit das Schiff vom Netz freikam. Andersherum wäre das Schiff auf das Netz getrieben. Somit waren wir auch bei schwerer See den ankommenden Brechern ausgesetzt, denn bei Windstärken von 8 bis 9 wurde immer noch Fischerei betrieben. Sobald der Netzsteert, in dem sich der Fang befand, an die Bordwand herangeholt war, wurde der volle Steert mit einem dicken Stahlseil und mit Hilfe der Fischnetzwinde über einen Spillkopf an Deck gehievt. Der II. Steuermann löste den Königsknoten, mit dem der Steert verschlossen war, und der gefangene Fisch fiel an Deck. Das Deck war in so genannte Hocken unterteilt, damit der Fang sich nicht auf das gesamte Vordeck verteilte. Nachdem der Steert wieder verschlossen war, wurde das Netz sofort wieder ausgesetzt. Erst jetzt konnten wir mit der Verarbeitung des Fanges beginnen.



Jetzt kam es darauf an, wie schnell wir den Fang verarbeiteten, denn in zwei Stunden wurde das Netz wieder eingehievt. So standen wir hintereinander an Deck, in langen Gummistiefeln, die fast bis zum Schritt reichten, im Ölrock, der uns vor Seewasser schützte, einem Südwester, der unser Haupt bedeckte, und verarbeiteten den Fang. Das bedeutete, den Fisch auszunehmen, die Fischleber zu sammeln (daraus wird der Fischtran hergestellt), danach die Fische von allen Innereien und Blut zu säubern (spülen) und im Fischraum auf Eis zu lagern. Dieser Vorgang spielte sich an allen Fischerei-

tagen ab. Bei sehr guten Fängen kamen wir nicht von Deck. Nach zwei Stunden hatten wir das Deck noch nicht leer, da kam schon der nächste Hievvorgang und das Deck wurde erneut vollgeschüttet. So ging es tagelang. Die Mahlzeiten nahmen wir in Eiltempo ein, die Schlafenszeit hatten wir während der Fischerei aus unserem Gedächtnis gestrichen.

Waren wir noch Menschen? Nein, wir waren zu Robotern geworden, die nur noch die eingeübten Handgriffe ausführten. Aus diesem Umstand, der Übermüdung der Deckbesatzung, resultierten oft schwere Unfälle.

In den Frühlings- und Sommermonaten war die Islandfischerei erträglich, aber im Winter? Wenn nach einem Hievvorgang das Netz beschädigt war, wurde in 8 bis 10 Minuten ein anderes Netz angeschlagen und sofort ausgesetzt. Das zerstörte Netz wurde nach dem Aussetzen repariert. Der Netzschaden musste ohne Handschuhe behoben werden, denn mit Handschuhen konnte man nicht mit der Netznadel arbeiten. Durch das Salzwasser der See, mit dem die Hände immer in Berührung kamen, bildeten sich in den Fingergelenken Trockenrisse, die fürchterlich schmerzten. Dazu noch die erbarmungslose Kälte; es war manchmal zum Verzweifeln.

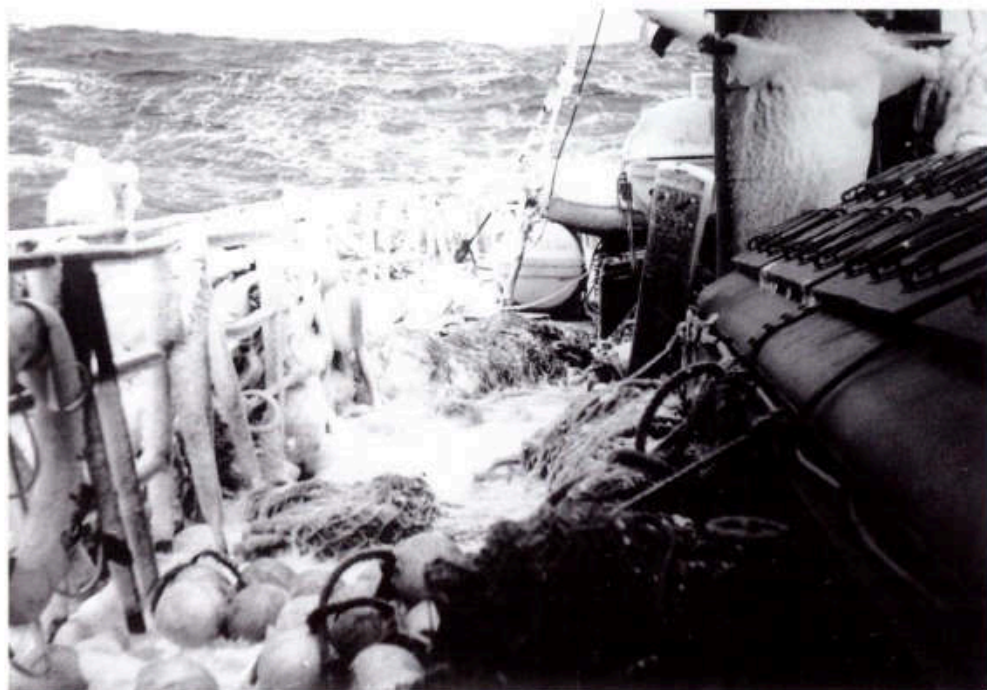
Ich stellte mir oft die Frage: „Warum tust du das?“ Eine Antwort habe ich nicht gefunden, ich tat es wie viele andere Islandfischer auch. In der Hochseefischerei galt nur eine Devise: „Lerne leiden ohne zu klagen“. Das war unser Motto, nach dem alle Islandfischer handelten. Aus diesem Wahlspruch heraus entwickelte sich auf allen Fischdampfern eine Seekameradschaft, die es wohl nirgends ein zweites Mal auf der Welt gab. Wir waren zwölf Matrosen an Deck, aber eigentlich war es nur einer, denn an Deck war jeder für den anderen da. Wenn bei schwerer See ein Brecher an Deck krachte und ein Matrose über Bord zu gehen drohte, war immer eine starke Hand da, die den Mann festhielt. Dem Retter musste man nicht danken, denn morgen konnte der Gerettete selbst Retter sein.

Der Kapitän eines Fischdampfers musste viele Lebensbereiche beherrschen. In erster Linie war er Fischer, der die Fischereigebiete kannte, gefolgt von Nautiker, Menschenführer, Arzt, oftmals auch Psychologe. Eine Fangreise hing vom Erfolg und Können des Kapitäns ab. Die gesamte Besatzung war prozentual am Fangerlös beteiligt. Deshalb wurden die ungeheuren Entbehrungen und Strapazen in der Fischerei in Kauf genommen, um eine gute Fangreise abzuliefern. Feiertage auf See kannten wir nicht. Weihnachten, Ostern, Pfingsten, Sonntage? Was waren das für Tage? Für uns Islandfischer rote Ziffern im Kalender, weiter nichts. So haben wir Islandfischer auf alle Festtage mit unseren Familien verzichtet, weil die Fischerei Vorrang hatte. Die Familie daheim, Frau und Kinder? Ewiges Warten, Hoffen und auf Gott vertrauen, dass der Familienvater gesund heimkehrt.

Einige Seemannsleben sind zerbrochen, weil die Familie mit der ewigen Trennung nicht fertig wurde. Wenn der Islandfischer nach einer 24-Tagereise heimkam, war er nur Gast und konnte am normalen Familienleben kaum teilnehmen. Nach 48 Hafenstunden hieß es wieder „Leinen los“. Der Kurs: Nach Island.

Hochseefischerei musste sein, die deutsche Bevölkerung sollte mit dem Nahrungsmittel Fisch versorgt werden. Aber unter welchen schweren Bedingungen und Entbehrungen der Fisch gefangen wurde, darüber machte sich der Verbraucher keine Gedanken. Wir fuhren Jahr um Jahr hinaus, fürchteten weder Nebel, Packeis noch Sturmgefahr. Unser Zuhause waren die Fanggründe an Islands Küste.

Zum 1. Januar 1977 wurde die 200-Seemeilen-Hoheitszone Islands von allen Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft anerkannt. Damit entzog man der deutschen Islandfischerei ihre Fanggründe. Alle Fischdampfer sind mittlerweile aus der Fahrt genommen und verschrottet. Die deutsche Islandfischerei ist Vergangenheit, und ich bin mit meinen über 80 Jahren einer der letzten Zeitzeugen dieser historischen Ära.



Seitentrawler WEIMAR vereisend

Gevatter Tod

Im Herbst 1953 lag der Fischdampfer FRISIA auslaufbereit am Seedeich in Bremerhaven. Es war ein nebliger Vormittag. Die Besatzung war mit Seeklarmachen beschäftigt. Wie immer herrschte gute Laune. Nach drei Wochen harter Arbeit auf See unter Island hatte man 48 Stunden Freizeit bei Frau und Kind genossen. Der eine oder andere hatte noch ein Glas geleert mit einem Kameraden, den er von früher kannte. Immer das Gleiche!

Diese Anhänglichkeit der Fischer trieb für Nichteingeweihte komische Blüten. Die starke Bindung der Männer untereinander, die Entbehrung, Not und Gefahr miteinander geteilt hatten, war etwas Anderes und Stärkeres als das, was Arbeitskollegen an Land miteinander verbindet. Selbst über Jahrzehnte dauert diese Bindung an.

Das Schiff hatte einen guten Markt gemacht. Es hatte also jeder gut verdient. Nun sollte es wieder losgehen. An die Anstrengungen und Entbehrungen der nächsten drei Wochen wurde noch nicht gedacht.

Im direkten Gegensatz zu der vorherrschenden guten Laune stand der gezeigte Arbeits-einsatz der Leute. Fischern sagte man große Tatkraft bei ihrer Arbeit nach. Ausgenommen davon war Seeklarmachen. Eigentlich hätte diese Arbeit von den elf Vorschiffsgästen schnell erledigt werden können. Aber hier war echte Lustlosigkeit angesagt. Ein Phänomen, auf vielen Fischdampfern für diese spezielle Situation anzutreffen.

So wurde dann auch das Herannahen eines Fischdampfers zur Arbeitsunterbrechung genutzt. Zu jener Zeit gab es kaum lärmende Motorschlorren. Dieses Schiff löste sich geräuschlos aus dem Nebel auf seiner Fahrt von der Schleuse zur Auktionshalle. Das Schiff war schwer abgeladen. Also schöne Aussichten für einen guten Markt!

Im merkwürdigen Gegensatz dazu das Verhalten seiner Besatzung. Schweigend standen die Leute auf der Back und am Heck bereit zum Festmachen. Kein Gruß wurde erwidert. Lautlos glitt das Schiff ganz langsam dahin. Und plötzlich sahen es alle! Das Schiff hatte halbstock geflaggt!

Ein Bann hatte sich plötzlich auf die Leute der FRISIA gelegt. Die fröhliche Stimmung war schlagartig verfliegen. Dort drüben hatte der Tod einen ihrer Kameraden angeschaut. Ihre Kollegen hatten tagelang die leere Koje ihres Kameraden vor Augen gehabt. Nun würden Eltern, Frau und Kind des Toten dort an der Pier warten. Würden endlich im engen Logis mit den Kameraden beieinander sein. Gerade diese Hilflosigkeit der Männer würde ihnen das Gefühl mitfühlender Trauer vermitteln. Und hier in dieser kleinen Gemeinde würden sie ihren Liebsten beweinen können.

In aller Stille verholte die FRISIA zur Schleuse und ging zur Nordsee hinaus. Die Starre löste sich erst am nächsten Tag allmählich. Gevatter Tod hatte sich ihnen gezeigt.

Eine wundersame Bordlektüre

Im August 1961 begann ich meine Tätigkeit bei einem der raren volkseigenen Betriebe an der Ostseeküste aus dem Bereich der Seefahrt, oder besser gesagt, ich durfte sie beginnen. Über zu wenige Interessenten an einer Beschäftigung konnte sich das Fischkombinat Rostock in Marienehe zu jener Zeit nicht beklagen. Als ich aus der Straßenbahn stieg, musste ich mich mit meinem schweren Koffer in eine lange Schlange vermeintlicher Neueinstellungen einreihen, die ein ganzes Stück über die Brücke reichte, welche die Bahnlinie nach Warnemünde überspannte. Langsam rückten wir vor, und als wir dann die kleine Hütte erreichten, die als Einstellungsbüro eingerichtet worden war, mussten wir feststellen, dass von den herbei bestellten Bewerbern ein großer Teil wieder nach Hause geschickt wurde, weil die Bezirke der Republik, aus denen diese Leute kamen, unter Arbeitskräftemangel litten. Hatte man das nicht eher gewusst?

Bewerber aus dem Bezirk Dresden durften bleiben und wurden nach Erledigung der ersten Formalitäten ins „Haus der Hochseefischer“ am Holbeinplatz geschickt.



Titelblatt einer Werbebroschüre (1964)

War ich am Anfang noch recht unbeholfen und weltfremd, änderte sich das bald. Hier fand ich wunderbare Kollegen, die mich in den Kreis der Seefahrer einführten und eine ehrliche Kameradschaft lebten. An diesem Ort fühlte ich mich wohl, wenn ich auch vorher nur mal eben bei einem Besuch der Warnowwerft zwei, drei Schiffe betreten hatte. Natürlich wusste ich, dass es Kutter, Logger, Trawler und auch schon Verarbeitungsschiffe und mit der ROBERT KOCH auch ein Hilfsschiff gab, aber alles andere war für mich die blanke Theorie.

Im Hafenamt machte man mir klar, dass ich erst einmal auf einem Logger anfangen müsse bevor ich auf einen Trawler aufsteigen dürfe.

Schnell stellte sich heraus, dass selbst die Heuer auf einem Logger noch einige Zeit auf sich warten lassen würde. Die gerade empfangenen Seefahrtsbücher mussten wegen der kürzlich erfolgten Abgrenzung vom Westen durch den Bau der Mauer in Berlin wieder abgegeben werden. Die Zeit, bis neue Bücher an uns ausgegeben wurden, überbrückten wir mit der Herstellung von Campingliegen, Fernseh- und UKW-Antennen. Zwischendurch besuchten wir die ankommenden Schiffe, Trawler und Verarbeiter, und erfuhren einiges über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Kollegen und deren gemachte Erfahrungen auf den Fangplätzen, erlebten aber auch, wie so mancher Fischersmann mit dem eigentlich schwer erarbeiteten Geld umging. Das konnte ich nicht begreifen, mussten meine Eltern doch jede Mark mehrfach umdrehen, bevor sie ausgegeben werden konnte, und hier schmissen einige Lords an einem Abend mehr aus dem Fenster als mein Vater im gesamten Monat verdiente.

Nach etwa drei Wochen konnten wir unsere neuen Seefahrtbücher am Patriotischen Weg abholen. Diesmal fehlte auf den letzten Seiten die Internationale Seemannsordnung. Die Seeleute unserer Republik waren aus der Gemeinschaft der Internationalen Seeleutegewerkschaft ausgeschlossen worden. Weil ich mit zu den Ersten zählte, die eines dieser neuen Seefahrtbücher in Empfang nehmen konnten, trug das Buch die Nummer 8/61. Diese Seefahrtbuchnummer behielt ich auch, als ich später bei der DSR eingestellt wurde. Gleichzeitig mit dem neuen Seefahrtbuch bekam ich auch ein Schiff. Im Hafenamt zeigte man hinüber zur Eisfabrik, dort würde es liegen. Ich erblickte ein weißes Schiff und freute mich schon, doch als ich dann vor dem Logger ROS 126 THOMAS MÜNTZER stand, sah ich nur einen recht stark verrosteten Fischdampfer. Als ich mit dem Seesack davor stand, war meine Enttäuschung wohl kaum zu übersehen. Bei dem weißen Schwan handelte es sich um das Forschungsschiff des Kombinales.

Ein Trupp Leute war dabei, mein Schiff auszurüsten. Viel Gemüse, Fleisch und Konserven wurden an Bord gebracht, doch von der eigentlichen Besatzung war noch niemand anwesend. Ich musste warten bis einer von denen eintraf. Als der erste kam, sagte er lediglich: „Geh an Bord und richte dich ein.“ Nur wo ich hingehen sollte, sagte er mir nicht. Er konnte ja nicht ahnen, dass ich gar nicht wusste wie die Räume auf so einem Schiff aufgeteilt sind. Das passierte auch den anderen, die an Bord gehen wollten. Allerdings kam ich erst gar nicht auf die Idee, einfach an Bord zu gehen und mich umzuschauen. Ich war halt neu. Schließlich traf jemand mit einer prächtigen Uniform ein. Es war nicht der Kapitän, es war der Netzmacher. Er sagte: „Nein, der Kapitän bin ich nicht, doch der Alte wird auch bald kommen.“ Der kam so ziemlich als Letzter, doch als Kapitän hätte ich ihn nicht erkannt.

Sein äußeres Merkmal bestand darin, dass er einen großen Packen Zeitungen unter dem Arm an Bord brachte. Eine Uniform wie der Netzmacher trug er nicht. Der nahm mich schließlich mit an Bord und bedeutete einem Matrosen, mir meine Koje zu zeigen. Von dem erhielt ich in einer der beiden Sechsmannkammern auf der Backbordseite gleich rechts die obere Koje zugewiesen.

Einen der beiden Schübe unter der unteren Koje sollte ich mir einräumen. Mir gehörte auch ein schmaler Spind, doch dort lag schon die Rettungsweste und wohl auch eine Decke, soweit ich mich erinnere, und demzufolge war für meine persönlichen Klamotten kaum noch etwas Platz übrig. Den ersten Schritt in die große weite Welt hatte ich mir schon etwas anders, komfortabler vorgestellt.

Während der Einweisung in der Messe, als alle an Bord waren, wurde ich in die 0–6 Wache eingeteilt. Bei der Fischerei ging man diesen Turnus, musste also 12 Stunden am Tag arbeiten. Die Wache ging ich mit einem Maschinisten, der aus Bremerhaven kam, ebenso wie der Netzmacher. Schon im „Haus der Hochseefischer“ hatte ich erfahren, dass nicht wenige Seeleute von der anderen Straßenseite kamen, die auf Schiffen des Rostocker Kombinales fuhren.

Mit unserem Maschinisten holten wir einige Ersatzteile an Bord. Als wir auf dem Ersatzteillboden eintrafen, kam ich mir vor wie in meinem Lehrbetrieb. Ich sah hier viele der Teile stehen, die bei uns im Görlitzer Maschinenbau hergestellt worden waren. Vielleicht hatte ich sogar an einigen mitgearbeitet, denn meine Ausbildungsstätte war in erster Linie für den Schiffsdieselbau zuständig gewesen. Unsere Motoren liefen in den Trawlern, und mit dem Trawler GÖRLITZ hatte unser Betrieb einen Patenschaftsvertrag abgeschlossen. Im Zimmer des Direktors hing ein sehr schönes Bild dieses Trawlers. In meinem Logger sorgten Dieselmotoren aus dem Magdeburger Schwermaschinenbau Karl Liebknecht (SKL) für Antrieb und Energie. Sie trugen russische Beschriftung. Der Logger hatte zu einer Großserie für die Sowjetunion gehört, blieb dann aber doch im Herstellungsland, um die Bevölkerung der Republik mit Fisch zu versorgen.

Am Nachmittag verzögerte sich das Auslaufen, weil man meine Wahlbestätigung aus Görlitz nicht gefunden hatte. Am 19. September sollte eine Volkskammerwahl stattfinden und jeder Seemann, der eingestellt wurde, musste solch eine Wahlbestätigung mitbringen. Die Aufregung, die entstand, löste sich erst, als aus Görlitz die Bestätigung eintraf, dass ich meiner staatsbürgerlichen Pflicht schon nachgekommen war. Am frühen Abend konnte es losgehen. Da bei der Auslaufbelehrung alle Crewmitglieder anwesend waren, verteilte Kapitän Evert die Zeitungen, die er an Bord gebracht hatte. Jeder bekam eine Seite und wurde, wahrscheinlich wie schon auf vorangegangenen Reisen, ernsthaft ermahnt, sie gewissenhaft zu lesen und danach mit dem Nachbarn zu tauschen. Innerlich musste ich lachen, denn ich konnte mir nicht vorstellen, dass diese rauen Gesellen solch eine Seite wirklich lesen würden. Die Ermahnung, damit sorgsam umzugehen, war ernst gemeint, und alle fassten diese nachdrückliche Forderung auch so auf. Erst wenn jeder die Seiten gelesen hatte, durften sie weggeworfen werden. Dann gab es vom Käpt'n neue Seiten. Weil ich neu war, erklärte mir der Alte, dass diese Zeitungsseiten unsere Bordbibliothek ersetzen müssten, denn das Bücherschapp war leer. Einstmals sollen dort wirklich Bücher drin gestanden haben – sie



waren geklaut worden. Wenn der Letzte auf der Kammer eine dieser Zeitungsseiten gelesen hatte, fragte er noch einmal in die Runde, knüllte dann die Seite zusammen und warf sie auf den Haufen der Seestiefel, die in der Mitte des Raumes lagen. Ich bin daheim fast militärisch erzogen worden. Ordnung war höchstes Gebot. Alles musste auf Kante gebaut werden. Und nun das hier!

Mit der Zeit gewöhnte ich mich auch daran. Viel Freizeit blieb bei einem Sechs-Stunden-Törn ohnehin nicht übrig, und zum Lesen kam man am Abend auch nicht, denn dann hatte jeder in der Messe am Kartenspiel teilzunehmen. Anschließend stieg ich in den Maschinenraum und Kapitän Evert stieg hinauf auf die Brücke.

War erst einmal der Fangplatz erreicht, fehlte die Zeit zum Lesen erst recht, denn jetzt war der Fisch das Wichtigste, und niemand interessierte sich in dieser Zeit für die angebotene „Lektüre“, die ja sowieso nur an Bord war, um keine Langeweile aufkommen zu lassen. Außerdem erfüllte man so die Auflage „von oben“, eine politische Einweisung durchzuführen. Auf dem Fangplatz zählte nur der Fisch – und am Ende der Verdienst.

Als ich nach einiger Zeit abstieg, weil man mich im November zur Armee einziehen und ich nicht an die Grenze gehen wollte, sah ich keinen anderen Ausweg, als durch einen Aufhebungsvertrag meine Tätigkeit im Fischkombinat zu beenden. Als ich mit meinem Seesack wieder ins „Haus der Hochseefischer“ einzog, entdeckte ich in meinem Seesack ein Heft „Literatur der Sowjetunion“. Da hatte doch jemand tatsächlich eine richtig gebundene Broschüre an Bord gehabt! Sie war in der Art von DAS BESTE von „Readers Digest“ aufgemacht und bot einige sehr interessante Artikel aus sowjetischen Zeitschriften, die ich auf der Heimfahrt studierte. Unter anderem las ich darin einen längeren Beitrag über das Leben auf sowjetischen Fischdampfern, auch darüber, dass man Frauen zu Arbeiten einsetzte, die eigentlich nur Männern zugetraut wurden. Im Bruderland schien man auf Frauen kaum Rücksicht zu nehmen. „Wer entsprechendes Geld verdienen will, muss die dazugehörige Arbeit machen“, hieß es, oder anders gesagt „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“.

Meine ersten „Seebeine“ hatte ich mir geholt. Wenn auch mein Einsatz beim Fiko kurz war – auf die eine Art „leider“ – war es ein interessanter Lebensabschnitt gewesen mit neuen, oder soll ich besser sagen ersten, Erfahrungen außerhalb der heimatlichen Geborgenheit. Was ich als Bemerkenswertestes festgestellt hatte, war die Erkenntnis, dass es in der Seefahrt und ganz besonders hier bei der Fischerei im Rostocker Kombinat eine bewundernswerte

Kameradschaft gab. Einer sprang selbstlos für den anderen ein, wenn Not am Mann war. Zum Schluss einige Worte zu unserem Kapitän Evert. Er befand sich schon im fortgeschrittenen Alter, entstammte einer alten Warnemünder Fischerfamilie und machte ganz und gar nicht den Eindruck einer Respektperson. Als ich ihn auf der Pier ankommen sah mit seinem Bündel Zeitungen unter dem Arm, hätte ich mir niemals vorstellen können, dass das der Kapitän ist. An Bord tauchte er aus seiner Kammer immer in abgeschnittenen Gummistiefel als Latschen auf. Er trug eine schmutzige Klapphose, einen ebenso schmutzigen hellblauen Parallello, wie sich damals die Strickjacken nannten, und auf dem Kopf seine Pudelmütze. Er war immer lustig und ich habe nie ein unfreundliches Wort von ihm gehört. Man kann mit Fug und Recht sagen, er war eine Seele von Mensch, er war halt Fischer. Kapitän Evert hatte die hierfür erforderlichen Erfahrungen und darauf kam es damals an. Nur wer wusste, wo zu welcher Zeit der Fisch stand, hatte eine starke Besatzung.

Als ich vor einiger Zeit in Warnemünde wieder einmal in das Heimatmuseum eintrat, war ich überrascht, als ich in dem kleinen Lichthof ein paar Grabsteine stehen sah – einen darunter von Kapitän Evert. Er könnte den Angaben darauf zufolge auf dem Grab „meines“ Kapitäns gestanden haben. Erinnerungen stiegen auf, Erinnerungen an eine schöne, wenn auch kurze Zeit bei der Rostocker Fischerei.

Hermann Winkler

Als Fiete Petersen von Bord ging

Mit Friedrich-Walter Petersen besuchte ich 1961 die Seefahrtsschule in Wustrow. Fiete war 1940 in Hamburg geboren worden und wahrscheinlich vor Studienbeginn auf einem Fischkutter dort zur See gefahren. Wir bewohnten beide im Internat „Rosengarten“ in der Lindenstraße ein Einzelzimmer. So ergab es sich, dass er manchmal an die Tür klopfte, wenn es bei den Schulaufgaben Probleme gab. Wir kamen uns näher und wurden Freunde. Ich erfuhr, dass er zu seinen Eltern ein gestörtes Verhältnis besaß, die unbedingt wollten, dass er in der DDR und nicht im Westen ein Kapitänspatent machen sollte. Das waren sie wohl ihrer Weltanschauung schuldig. Fiete jedoch dachte darüber ganz anders. In der Klasse war er ein Einzelgänger, verweigerte das Abonnement einer sozialistischen Tageszeitung und hörte auf seinem Zimmer lautstark die Westsender. Er war kein guter Schüler und bekam im Ergebnis schlechte Prüfungsnoten. Im Grunde war er aber in der Klasse beliebt und hatte seinen festen Platz bei Schröder in der Gaststätte „Linde“.

Es kam, wie es zu erwarten gewesen war. Eines Tages stand er mit seinem Seesack vor der Schultür. Die DSR nahm ihn wieder als Matrose auf.

Einige Zeit später versuchte es Fiete noch einmal in Wustrow. Er erschien an einem Montag bei Kapitän Homburg zur Prüfung als Schiffsführer in der Küstenfahrt. Fiete war mit dem Bierauto von Ribnitz per Anhalter nach Wustrow gereist. Das war sein Pech. Kapitän Homburg hatte sofort seine Bierfahne gerochen. Er wurde nach Hause geschickt und sollte sich am nächsten Montag wieder zur Prüfung einfinden. Fiete erschien nicht noch einmal und fuhr weiter bei der DSR im Flottenbereich Spezialschiffahrt zur See.

Im November 1963 war ich auf dem Motortanker MERSEBURG als III. Nautischer Offizier gemustert. Die Reise sollte in Ballast unter Führung von Kapitän Leistner zum Schwarzmeerehafen Tuapse gehen. Als ich aus dem Hafenurlaub an Bord kam, hatte Friedrich Petersen als Matrose angemustert und sich als Wachgänger für die 8–12 Wache eintragen lassen. Ich war erfreut und musste dem Kapitän erklären, warum ich mit meinem Wachmatrosen

per Du verfahren möchte. Fiete und ich hatten eine gute Zeit miteinander und tranken unser Feierabendbier oft gemeinsam nach der Sicherheitsrunde in seiner Kammer im Achterschiff. Auf dem Tanker gab es übrigens nur zwei Bier pro Person am Tage und zur wöchentlichen Transitausgabe nur eine (!) Flasche Wein. Schnaps musste zu besonderen Anlässen beim Kapitän beantragt werden. In der Kombüse wurde aber heimlich Reiswein in ausreichender Menge produziert. Wer einen guten Draht zu den Köchen hatte, war damit immer gut versorgt.

Das nur nebenbei. Es hat mit den folgenden Ereignissen, die ich gemäß einem Protokoll schildern möchte, welches ich in meiner Seefahrtsakte fand, eigentlich nichts zu tun. Inzwischen sind mehr als 50 Jahre vergangen, so dass man ohne besondere Befindlichkeiten heute darüber berichten darf.

Am 13. November 1963 ging um 14.40 Uhr der Bosphoruslotse von Bord und das Schiff nahm Kurs auf Tuapse. Bei Wachübergabe um 24 Uhr meldete Petersen nach erfolgtem Schiffsrundgang die Runde in Ordnung. Er hätte eine Flasche Wein aufgespart, die er gern jetzt mit mir trinken würde, sagte er nach der Ablösung. Zu dem Zeitpunkt wusste ich bereits, dass er eine Enttäuschung zu verarbeiten hatte. An Bord gab es eine Stewardess, die als Wäscherin gemustert, etwas sehr pummelig war und nach längerer Reisedauer auch nicht ansehnlicher wurde. Bisher hatte sich noch niemand um sie beworben. Fiete sah seine Chance, wollte sie angeblich nur trösten und bekam einen ordentlichen Korb.

Ich sagte ihm, dass ich in Istanbul keine Post erhalten hatte und enttäuscht wäre. „Lieber keine Post, als eine solche, die ich von meinen Eltern erhalten habe“, gab er zur Antwort. Es blieb bei der einen Flasche Wein, die uns nicht in besondere Stimmung brachte. Fiete wirkte depressiv und traurig. Gegen ein Uhr verließ ich die Kammer und begab mich in die Kojen. Damit war ich der Letzte, der Fiete noch lebend gesehen hat.

Am nächsten Tag, dem 14. November 1963, erschien Petersen um acht Uhr nicht zum Frühstück und zur Wachablösung auf der Brücke. Die Kammertür war offen. Eine sofortige Schiffsdurchsuchung blieb erfolglos. Es wurde dabei festgestellt, dass sich seine Schwimmweste und die Oberbekleidung noch in der Kammer befanden. Unter dem Kopfkissen fand sich ein Brief an seine Eltern. Über dessen Inhalt habe ich lediglich erfahren, dass er darin die Absicht äußerte, seinem Leben ein Ende zu setzen.

Um 8.35 Uhr wurde das Schiff auf Gegenkurs gelegt, nachdem der angenommene Unfallort errechnet wurde. Inzwischen waren auch die leeren Tanks ohne Erfolg durchsucht worden. Es wurden nun alle seemännischen Maßnahmen wie bei einem „Mann über Bord“-Unfall eingeleitet. Die Küstenfunkstellen und die im Seegebiet navigierenden Schiffe wurden informiert. Darunter befand sich, neben einem sowjetischen Passagierdampfer und einem jugoslawischen Frachtschiff, auch der Motortanker BÖHLEN der DSR. Um 15 Uhr wurde der angenommene Unfallort erreicht. Petersen befand sich nun fast vierzehn Stunden im Wasser etwa vierzig Seemeilen von der Küste entfernt. Um 18.10 Uhr wurde die Suche wegen einsetzender Dunkelheit erfolglos abgebrochen.

Das Nachspiel zum Reiseende blieb für mich ohne Folgen. Die Eltern reisten von Hamburg an und saßen mir im Kapitänssalon anfangs äußerst reserviert gegenüber. Sollte doch eine bekannte Boulevardzeitung geschrieben haben, dass ein ostdeutscher Offizier der Handelsflotte einen Hamburger Seemann in den Tod getrieben hätte. Das ließ sich aber nicht belegen. Die Mutter bescheinigte mir später, dass mich Fiete in seinen vorangegangenen Briefen als einen guten Freund beschrieben hatte. Es ist mir noch immer nicht vorstellbar, was es für mich bedeutet hätte, wenn es nicht diesen eindeutigen Abschiedsbrief an seine Eltern gegeben hätte.

Es bleiben Erinnerungen und viele Fragen.

DSR ade

25 Jahre sind seit der „Wende“ bereits vergangen. Nun können, so hofft es der Autor, auch einige bisher kaum beschriebene Ereignisse in der DDR-Handelsflotte möglichst auf der Basis der Erinnerungen noch vorhandener Zeitzeugen publiziert werden.

Hierzu gehören auch Vorkommnisse, wo sich Besatzungsangehörige im kapitalistischen Ausland unter heute kaum noch nachprüfaren Begründungen dazu entschlossen haben, ihr Schiff, ihre Reederei und natürlich die Republik zu verlassen.

Die damalige „volkstümliche“ Bezeichnung lautete daher *Republikflucht*, amtlich uV – unerlaubtes Verlassen.

Außenstehende könnten heute möglicherweise deren Mut und besonders ihren Weitblick in Hinsicht auf die immer schwieriger werdende wirtschaftliche und politische Situation in der DDR loben. Einige der Aussteiger sehen sich bestimmt als Helden. Andere finden es heute immer noch nicht sehr kameradschaftlich, im Ausland die Crew zu verlassen und diese damit personell bis zum nächsten Anlaufen des Heimathafens zu schwächen. Wenige werden daran gedacht haben, dass sie mit manchmal unwahren Angaben zur Motivation ihres Entschlusses ihre Kameraden oder unmittelbaren Vorgesetzten nach deren Heimkehr in arge Bedrängnis brachten.

Aus eigenem Erleben sollen dafür zwei Beispiele genannt werden.

Der Show-Master

Auf dem MS STRALSUND (2) herrschte bei Auslaufen aus Wismar im September 1963 unter Kommando des sehr beliebten Kapitäns Schöttke trotz der üblichen Hektik beim Personalwechsel, der Ausrüstung und Instandhaltung eine gute Stimmung. Sollte das Schiff doch nach Anlaufen mehrerer europäischer Häfen vom Prinzip einmal von Ost nach West den afrikanischen Kontinent umrunden.

Bereits in der Nordsee beklagte sich ein Wachingenieur über einen laufend vor sich hinstarrenden Maschinen-Assistenten. Nennen wir ihn hier wegen seiner nicht geringen Körperfülle „Dicker“. Um den Hauptmotor in geduckter Haltung schleichend, zeigte er Anzeichen von Angst. Er arbeitete langsam und zeigte wenig fachliches Interesse.

Was tun? Ein Wechsel auf die 4–8 Wache zum I. Ing. sollte prüfen, ob die Aussage zutreffend war, und ob eine andere Arbeit und intensive Gespräche eine erhoffte Besserung zeigen würden. Das verstörte Verhalten besserte sich auch nicht, als er im Tagesdienst beim Store-keeper eingesetzt wurde.

Begutachtungen im Hospital durch den zuständigen Nautiker gaben keinen Anlass zur Krankschreibung. Auch der „Alte“ wusste keinen Rat.

Nachdem das Schiff Mombasa verlassen hatte, durfte er sich von morgens bis abends in einen Sonnenstuhl setzen, der von den Wachmatrosen unter Beobachtung gehalten wurde. Nachts lag er brabbelnd in der Koje. Die Mitbewohner der Kammer fürchteten Anfälle und wollten wissen, welche Verantwortung sie im Falle seines Außenbordspringens zu tragen hätten. Nun schien es erforderlich, die Hilfe von Ärzten in Anspruch zu nehmen.

Nach Einlaufen in Durban gingen der Agent, der Kapitän und der Dicke in eine Klinik.

Nach sehr langer Wartezeit wurde der Kapitän davon unterrichtet, dass unser Dicker sich putzfidel über ein Fenster mit der Bemerkung „Ich muss zur Botschaft der BRD“ verabschiedet hatte.

Dort fuhren nun Kapitän und Agent hin. Sie verlangten, dass das offensichtlich geistig gestörte Besatzungsmitglied unverzüglich in ärztliche Behandlung gebracht wird.

Aber welch ein Wunder! In Begleitung von Sicherheitskräften der Botschaft erschien in bester Verfassung unser Dicker und versicherte mit ersichtlichem Stolz, dass er alles nur vorgetäuscht hatte.

Eine Übergabe wurde verweigert, so dass der Alte nebst Agent ziemlich verdattert alleine an Bord zurückkehren mussten.

Wie nicht anders zu erwarten, war die Presse schnell informiert. In einem Beitrag der „Sunday Tribune“ lauteten die Schlagzeile und ein Teil des Textes:

Ein ostdeutscher Seemann sucht Südafrikas Schutz.

Ein junger deutscher Seemann von dem ostdeutschen Frachter STRALSUND, gegenwärtig im Hafen von Durban, glaubte den vorläufigen Schutz durch die südafrikanische Regierung zu erhalten. Soweit bekannt, ist dies das erste Mal, dass eine Person eines Landes hinter dem Eisernen Vorhang Schutz in Südafrika sucht. Es ist anzunehmen, dass dieser Mann von den südafrikanischen Behörden Unterstützung braucht, um nach Westdeutschland zurückzukommen.

East German sailor seeks South Africa's protection

(Sunday Tribune Reporter)

A YOUNG GERMAN SEAMAN FROM THE EAST GERMAN FREIGHTER, STRALSUND, NOW IN DURBAN HARBOUR, IS BELIEVED TO HAVE SOUGHT THE TEMPORARY PROTECTION OF THE SOUTH AFRICAN GOVERNMENT.

As far as is known, this is the first time any person from an Iron Curtain country has sought sanctuary in South Africa.

It is believed that the man is seeking permission from the South African authorities to return to relatives in West Germany.

The Passport Control authorities in Durban refused to comment on the affair when I spoke to them yesterday. But they did confirm that a seaman is being detained and is under medical treatment.

They said he was being dealt with under the immigration laws.

WEATHER

DURBAN: Mainly overcast and cool, light showers, clearing partially during the day. Winds moderate S.W. to S.E.

Ost-deutscher Seemann hat in Südafrika um pol. Asyl

Ende November wurde die Reise fortgesetzt. Die Laderäume bis oben voll mit einigen hochtarifierten Gütern, wie in Kisten verpacktes Tantal.

Das Leben an Bord verlief in üblichen Bahnen. Viele waren froh, das unverständliche Verhalten eines Einzelnen nicht mehr miterleben zu müssen. Sie fragten sich, warum trotz des vorherigen Anlaufens von Hamburg, Rotterdam, Antwerpen die unschöne Show bis nach Durban ausgedehnt werden musste.

Als das Schiff Anfang Januar 1964 wieder in Rostock festmachte, kamen sofort nach Einklärung einige unauffällig Auffällige an Bord. Sie legten dem Autor einen Brief des Dicken an seine Mutter vor. In diesem stand, dass er „dem ständigen physischen und psychischen Druck“ an Bord nicht mehr gewachsen gewesen wäre. Nur ein Verlassen des Schiffes und damit der DDR sei seine letzte Rettung geblieben.

Das war starker Tobak! Reihenweise ließ der Autor technische und nautische Offiziere, Assis, Matrosen und den Storekeeper antreten. Sie alle bezeugten, dass alle um ihn sehr besorgt gewesen waren und er sich weitgehend schonen konnte. Während alle anderen Mitglieder der Maschinen-Crew in den „gut temperierten“, miefigen und lauten technischen

Betriebsräumen malochen mussten, konnte der Dicke sich bei Sonnenschein und frischer Luft behaglich im Liegestuhl auf dem Bootsdeck räkeln.

Und auch dem gemusterten Politoffizier konnte und wollte niemand einen Vorwurf machen. Der war im Gegensatz zu vielen anderen seiner Zunft zurückhaltend und bescheiden. Er freute sich, wenn alle ihn in Frieden ließen. Wegen seiner Gemütlichkeit und Toleranz wurde er im Parteiapparat peu à peu ausgemustert und arbeitete bis zur Rente in der DSR-Verwaltung – als Pförtner.

Wie nicht anders erwartet, mussten umfangreiche zusätzliche Schriftstücke gefertigt und abgegeben werden. Eine Resonanz auf die mündlichen und schriftlichen Darstellungen erfolgte nicht, so dass langsam Gras über das Geschehen wuchs.

Nicht bekannt ist, ob der Mutter die bordseitige Version des Vorganges bekannt gegeben wurde.

Der FDJ-Sekretär

Das Massengutschiff ESPENHAIN eröffnete im Spätsommer des Jahres 1964 den Getreidetransport von Kanada zum Kontinent.

Trotz der hohen Belastung durch Ballastfahrten über den Nordatlantik bei Schlechtwetter sowie der langen Revierfahrt auf dem Sankt-Lorenz-Strom zu den Ladehäfen Sorel, Montreal oder Three Rivers waren die Reisen sehr abwechslungsreich, interessant und daher bei der gesamten Gang sehr beliebt.



Der Bulker ESPENHAIN lädt in Sorel (Kanada) Weizen

Die Abgeltung von Freizeitansprüchen und die Delegation zu Weiterbildungslehrgängen machten bei Mannschaften und Offizieren ständig ein Schließen der entstandenen Lücken erforderlich.

Neben befahrenen Seeleuten wurden auch laufend Neueinsteiger in die Seefahrt angemustert. So begann auch für einen recht jungen Motorenhelfer im Sommer 1965 seine erste Reise. Er wirkte sportlich und aufgeschlossen. Jedoch stellte es sich bei ersten Gesprächen heraus, dass er bisher nur als Hilfsarbeiter tätig gewesen war. Weil er seine Mutter und Geschwister

finanziell unterstützen wollte oder sogar musste, hatte er auf die Aufnahme einer Lehre verzichtet.

Da er sich im Maschinenbetrieb anstellig zeigte, wurde ihm über die DSR-Betriebsschule angeboten, sich extern zum Maschinenschlosser ausbilden zu lassen. Dem Chieff wurden notwendige Unterlagen übergeben. Ein Qualifizierungsvertrag wurde abgeschlossen.

Nun ging es auf den nächsten Reisen mit Volldampf los. Auf Wache und im gesonderten Tagestörn beim Storekeeper wurden handwerkliche Fertigkeiten wie Feilen, Sägen, Meißeln, Gewindeschneiden und anderes geübt.

Zweimal in der Woche erteilte der Autor berufstheoretischen Unterricht. Ohne eine zusätzliche Vergütung, versteht sich! Die Begründung dafür lautete: „Ist bereits in der Heuer enthalten.“

Waren einzelne Lehrabschnitte abgeschlossen, wurde unter Aufsicht von zwei technischen Schiffsoffizieren eine schriftliche Zwischenprüfung abgenommen. Alles verlief bestens.

An Bord der DSR-Flotte mussten alle gesellschaftlichen Organisationen vertreten sein. Dazu gehörte wegen der großen Anzahl von jungen Besatzungsangehörigen auch die „Freie Deutsche Jugend“ (FDJ). Natürlich brauchte man eine Leitung. Und flugs wurde unserem gutmütigen Motorenheifer der Posten des Sekretärs übertragen.

Ratlosigkeit herrschte, als in Kanada das Schiff auslaufbereit war, aber ein Crew-Mitglied fehlte. Gab es beim Landgang einen Unfall oder Überfall? Nach einer Wartezeit mussten die Behörden konsultiert werden.

Relativ schnell stellte sich heraus, dass der junge Mann um politisches Asyl nachgesucht hatte.

Das hatte niemand, besonders nicht vom FDJ-Sekretär, erwartet. Also ab zum Löschhafen Wismar. Dort angekommen erwartete Kapitän und Chieff die in der Flotte bekannte Prozedur. Unzweifelhaft als Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit zu erkennende Herren legten auch in diesem Fall einen Brief des Flüchtligen aus Kanada vor. Darin stand, dass fehlende Möglichkeiten der beruflichen Fortbildung und Weiterentwicklung ihn zwangen, sein Glück und seine Perspektive in Kanada zu suchen.

Gut, dass eine Kopie des Qualifizierungsvertrages, die Ausbildungsunterlagen und die Prüfungsarbeiten beim Chieff vorhanden waren. Alles wurde, natürlich ohne Empfangsbestätigung, komplett beschlagnahmt.

Auch in diesem Fall kam weder von der Personalabteilung noch von den Herren im Ledermantel eine Rückinformation. Auch meinem Hinweis, der Mutter den an Bord gefertigten Bericht zukommen zu lassen, wurde mit eisernem Schweigen und finsterner Miene begegnet. Ein mulmiges Gefühl blieb bei der Besatzung an Bord zurück.

Es liegt dem Autor fern, denjenigen DSR-Seeleuten, die einen Landgang oder eine Werftliegezeit dazu nutzten, der DSR und damit der DDR ein „Auf nimmer Wiedersehen“ zu sagen, einen Vorwurf zu machen.

Für die Zeitzeugen wäre es sicherlich interessant zu erfahren, welche wirkliche Beweggründe für diesen sicherlich nicht einfachen Schritt im Einzelnen vorgelegen haben. Und warum aus sicherer Entfernung nicht der Mut gefunden wurde, dieses auch korrekt den Angehörigen mitzuteilen.

Der nie stattgefundene Rücklauf einer innerbetrieblichen Auswertung nährte in der Flotte den Verdacht, dass möglicherweise über diesen Weg auch Mitarbeiter von Mielke und Co. in das kapitalistische Ausland geschleust worden sind.

Es wäre wünschenswert, wenn wenigstens heute die noch lebenden ehemaligen Angehörigen der einstigen bedeutendsten deutschen Universalreederei direkt von den Betroffenen die Wahrheit über diese oder ähnliche Ereignisse erfahren könnten.

Operation SOMBRERO

„Un sowat môt mi passiern – up mien letzt Reis!“, sagte Kapitän Fritz Leutholdt.

Es war auf einer Ostseereise für STENA-LINE gewesen, auf der Kapitän Leutholdt zum ersten Mal auf unserem Schiff als „Vertreter-Kapitän“ fuhr, als wir zwei uns auch gleich bei einem gemeinsamen Erlebnis richtig kennen lernten. Von da an kamen wir sehr gut miteinander klar. Aus dem Kapitän war inzwischen **Fritz** und aus dem Kulturoffizier **Paule** geworden, was nichts an unserem Verhältnis zueinander im Dienst änderte.

Und nun, im Sommer 1970, hatte Kapitän Leutholdt an die Direktion der Reederei die Bitte gerichtet, er möchte auf seiner letzten Reise als Kapitän nach Kuba fahren dürfen. Danach würde er aus der DSR ausscheiden und in seiner Heimatstadt Stralsund weiter Dienst tun wollen. Und so fuhren wir im November 1970 gemeinsam gen Kuba.

Bald bekam man das Gefühl, Petrus oder Neptun, oder sogar beide, waren ihm, dem Kapitän, nicht wohl gesonnen. Kaum hatten wir den Englischen Kanal verlassen, hieß es bei Ushant Wind von vorn. Und so mussten wir die Nase, den Bug, mächtig in den Atlantik tauchen. Damit nicht genug, wir erreichten die Inselgruppe der Azoren bei der Insel Flores am frühen Nachmittag bei starkem Wind. Der hielt an bis zur Insel Santa Cruz, was schon sehr ungewöhnlich war. Gegen 21.30 Uhr musste der Kapitän sogar die Stabis ausfahren lassen, die Stabilisatoren, zwei „Unterwasserflügel“, welche durch ihre Gegenbewegung das seitliche Schlingern erheblich vermindern.

So fuhren wir nun schon drei Tage gegenan, keine Aussicht auf anderes Wetter – und das im so genannten Schutz der Azoren!

Am nächsten Tag im offenen Atlantik schrieb der Kapitän in sein „persönliches“ Tagebuch: *Wind sehr stark, hohe Dünung.*

Er legte daraufhin gegen Mittag fest: „Weniger Fahrt machen“.

Am nächsten Tag – es war der siebente Reisetag – steht in seinem Tagebuch: *Windrichtung von NNW bis WSW und noch mehr Wind.*

Im Klartext: Wir fuhren nun bereits über sechs Tage gegenan.

Kann sich der „normale“ Mensch an Land vorstellen, was das für einen Urlauber bedeutet, eine Woche nur Schaukelei?

Worauf man sich gefreut hat – endlich auszuspannen, sich zu erholen und an Deck im Liegestuhl in der Sonne liegen zu können, nix is.

Und das Essen?! Man sagt, rauf schmeckt es nie so gut wie runter. Ist das den Menschen an Land auch klar? So gab es oft bei den Mahlzeiten viel Platz im Speisesaal.

Wir fuhren nun bereits achtundfünfzig Stunden mit dem Kommando „Weniger Fahrt“.

Auch wer an Land lebt und wer diesen Bericht liest, dem ist sicher klar – die Stimmung unserer Urlauber war schlecht. Übelkeit bei vielen, miese Stimmung bei fast allen.

Und da finden sich dann immer irgendwelche Leute, die alles, aber auch restlos alles immer besser wissen als der Kapitän. Und das, obwohl diese Leute noch nie eine Schiffsreise gemacht haben, natürlich keine Ahnung und Vorstellung von der Führung eines Passagierschiffes haben, aber trinkfest sind.

Und so hatte sich eine Gruppe zusammengefunden, die, sagen wir mal vornehm, stänkerte. Gegen wen? Natürlich gegen den Kapitän und seine gesamte Crew.

In so genannten „Diskussionen“, die diese Leute führten, lauthals auf den Decks, in der Bar, überall, forderten sie vom Kapitän: „Wir verlangen, dass die verlorene Zeit auf See, die sich ja auf die gesamte Reisezeit auswirken wird, um einen Tag auf Kuba verlängert wird! Sonst!?“

Anführer der Gruppe war ein Urlauber, der in Berlin ein privates Taxi-Unternehmen führte,

jetzt auf einer Gewerkschaftsreise den „großen Mund“ hatte und in der Nachtbar als „feiner Maxe“ nur so mit Geld um sich schmiss.

Kapitän Leutholdt hatte natürlich sowohl durch uns, seine leitenden Offiziere, als auch durch den Hauptreiseleiter von dieser Gruppe erfahren. In einer gemeinsamen Beratung wurde festgelegt: „Alle Passagiere in den Speisesaal zur Entgegennahme einer Information.“

Und so kamen sie, wie sie an Deck gelegen hatten, leicht bekleidet, unsere Urlauber. Essengruppe I um 9.30 Uhr, Essengruppe II um 10 Uhr. Der Kapitän betrat pünktlich, was sowieso seine Stärke war, den Speisesaal. Anwesend waren der Hauptreiseleiter mit seinen Reisegruppenleitern sowie der Kulturoffizier und der Chefsteward mit seinen drei Oberstewards. Nie werde ich diese eigenartige und spannungsgeladene Situation vergessen. Da steht ein Kapitän in kompletter blauer Uniform mit Schlips und Kragen und vor ihm stehen, sitzen minibekleidete Urlauber und hören gespannt zu.

Der Kapitän: „Meine Damen und Herren! Ich möchte Sie davon in Kenntnis setzen, dass ich als Kapitän das Recht habe, alle Gesetze der DDR voll in Anwendung zu bringen. Ich danke Ihnen!“

Erstaunen allerseits. Und betretenes Schweigen. Der Kapitän geht.

Erst am späten Abend dieses so „außergewöhnlichen“ Tages konnten ab 22 Uhr beide Maschinen wieder voll eingesetzt werden.

Am nächsten Morgen, es war der 24. November, Windstärken zwischen 5 und 7, bloß oder immer noch. Dazu kam etwas Neues, was wir auf bisherigen Kuba-Reisen so noch nicht gehabt hatten. Petrus zeigte uns alles was er hatte oder konnte – Gewitter und Regen.

Und noch vier Tage bis nach Kuba. So berieten wir gemeinsam – Reiseleitung und Schiffsleitung – wie soll es weiter gehen hier an Bord und dann auch an Land mit einem Tag weniger Aufenthalt. Der Beschluss lautete: Kulturoffizier Paul Rohr erarbeitet einen Vorschlag für ein „verändertes Landprogramm“. Wir befinden uns in einer außergewöhnlichen Lage. Weder der Kapitän noch die Reiseleitung der Gewerkschaft kennen das Land und auch nicht die entsprechenden Bedingungen für ein Landprogramm.

Per Funk geht diese Konzeption nach Havanna. Inhalt: Wir haben bisher durch das schlechte Wetter einen Reisetag verloren. Können jedoch diesen Tag leider nicht länger auf Kuba bleiben, weil unser Schiff planmäßig am 16. Dezember in Rostock vorliegen muss, damit die danach folgenden Reisen nicht gefährdet werden. Trotz des einen Tages weniger Aufenthalt enthält unser Vorschlag, dass alles was vorgesehen war, auch durchgeführt werden soll, wenn auch in veränderter Form. Organisatorisch wäre das aus unserer Sicht möglich.

Es folgte die Bitte um sofortige Bestätigung.

Am späten Abend kam der Anruf vom Kapitän: „Paule, dein Vorschlag ist von der kubanischen Seite angenommen und bestätigt worden.“

Zwei Tage standen uns noch bevor, ehe wir Kuba erreichen würden. Um 9.30 Uhr und 10 Uhr riefen wir über den Bordfunk noch einmal die Urlauber in den Speisesaal. Dieses Mal war es der Hauptreiseleiter, der den Passagieren in einer Erklärung mitteilte: „Alles was im Landprogramm vorgesehen ist, wird auch so stattfinden. Obwohl wir einen Tag weniger auf Kuba sein werden haben die kubanischen Freunde unseren Vorschlag, vom Kulturoffizier erarbeitet, bestätigt.“

Damit war der Gruppe der Wind aus den Segeln genommen. Die Stimmung der Urlauber war wieder rundum normal und gut, was sicherlich durch das inzwischen einmalig schöne warme Wetter begünstigt wurde.

Und so nähern wir uns der Küste der USA und niemand ahnt, was uns am kommenden Morgen erwartet: SOMBRERO!

Unter diesem Decknamen hatten drei Ärzte geplant, diese Schiffsreise zu nutzen, um ihre Heimat zu verlassen.

Irgendwie war es diesen Leuten gelungen, mit westlichen Geheimdiensten Verbindung aufzunehmen, denn sie wurden erwartet, obwohl wir 24 Stunden Verspätung hatten.

Bereits auf dem Bahnhof von Magdeburg fielen diese drei Männer dadurch auf, dass sie nicht nur laut singend, sondern auch mit einem Sombrero auf dem Kopf den Zug nach Warnemünde bestiegen, um dort an Bord zu gehen.

Nach dem Passieren der Azoren – einem Seegebiet, wo die Temperaturen im allgemeinen ansteigen – freuen sich alle Passagiere in der Regel und sie nutzen die Zeit, sich an Deck, wie man so sagt, ein schönes Plätzchen zu suchen. Da achtet niemand auf den anderen, jeder möchte nur seinen Platz, wenn möglich für die ganze Reise, haben.

Die Drei hatten es verstanden, sich so „aufzuführen“, sich so zu „benehmen“, dass man sie eben nicht mehr beachtete. Ach, die da mit ihrem etwas anderen und eigenartigen Auftreten und Verhalten.

Sie machten „sportliche“ Übungen an der Stelle, von der sie dann auch gesprungen sind. Sie taten so als ob, als wollten sie einfach so irgendwo mitten im weiten Atlantik mal eben über Bord hüpfen. So waren die Drei einfach drei Männer, drei Urlauber, die nun endlich mal Freizeit haben und sich so bewegen können, wie sie möchten und wollen.

Am Freitag, dem 27. November 1970, ist morgens um sechs Uhr bei gutem Wetter die See ruhig. Um 7.34 Uhr ertönt das Signal „Mann über Bord“. Der Schiffsrat sitzt beim Frühstück. Der Schreiber dieser Zeilen gehörte als Kulturoffizier ebenfalls zum Schiffsrat. Gefrühstückt wird in der Nachtkabine, einem kleinen abgeschlossenen Raum, wo auch kleine dienstliche Angelegenheiten beim Frühstück besprochen werden können.

Wir hatten schon ein „eigenartiges“ Brummen gehört, dem jedoch keine weitere Bedeutung beigemessen, weil es hier vor der Küste von Florida normal war, für uns schon dazu gehörte, dass wir von US-Flugzeugen überflogen wurden. Schließlich liefen wir innerhalb der Drei-Meilen-Zone der USA, also dicht vor der amerikanischen Küste im Gegenstrom des Golfstromes. Das war für unsere Fahrt günstiger, weil wir mit dem Strom liefen und so Treibstoff sparten. Über uns stand ein großes Flugzeug. „Stand“ bedeutet soviel, dass es mit der gleichen Geschwindigkeit, die wir liefen, über uns flog. Dazu kamen zwei kleine Cessnas und auf dem Wasser mehrere kleine, aber schnelle Motorboote.

Die Deutung aus unserer Sicht: Die große Maschine gab den zwei kleinen per Funk Hinweise, wo ein Mensch im Wasser schwimmt. Die Kleinen zeigten es den schnellen Motorbooten und die wiederum holten die Springer aus dem Wasser.

Gesprungen sind sie bei einem Leuchtfeuer. Gesprungen sind drei Ärzte aus Magdeburg und ein BMSR-Techniker, ich weiß nicht, woher er war. Gesprungen sind sie von der Stelle an Bord, an der sie sich die ganze Zeit aufgehalten hatten, von Oberdeck Steuerbord.

Ob es Zusammenhänge, Verbindungen zwischen der Gruppe der Ärzte und dem Techniker gegeben hat, das war uns unbekannt. Unbekannt war uns zu dem Zeitpunkt auch, dass von einem der Ärzte die Ehefrau ebenfalls an Bord mitreiste, jedoch nicht mit ihm zusammen wohnte und es auch keine Kontakte zwischen beiden gegeben hat.

Eine vom Kapitän zusammengestellte Gruppe, bestehend aus dem Hauptreiseleiter, dem Feuerwehroffizier sowie einem weiteren Offizier, hat dann sofort die Kabinen durchsucht. Man wusste schließlich nicht, welche Hinterlassenschaften dort noch lagerten. Erstaunt, sehr erstaunt waren sie darüber, dass der in der Kabine der drei Ärzte tätigen Kabinestewardess überhaupt nichts aufgefallen war. Passagiere, die auf einer Kubareise ganze 33 Tage unterwegs sind, benötigen doch wohl eine entsprechende Bekleidung. Die Drei hatten kaum etwas an Bekleidung dabei, nur so ein paar Kleinigkeiten. In der Kabine des Technikers, einer Vier-Bett-Kabine, meinten die Mitbewohner, das war ein absoluter Einzelgänger, maulfaul und unzugänglich. In seinem Schrank fand man eine Büchse mit etwa dem Fassungsvermögen einer großen Konservenbüchse, versiegelt mit einem Griff, ähnlich einer Autotür.

Diese Büchse wurde vom Feuerwehroffizier sofort durch das Bulleye hinausgeworfen, ohne sie näher zu untersuchen. Angenommen haben wir, dass sich darin ein Farbstoff befand, welcher, wenn er auf die See kommt, zu leuchten beginnt, um so auf die Position eines Menschen im Wasser aufmerksam zu machen.

Die Flugzeuge waren weg, die dazu gehörenden Motorboote ebenfalls. Um uns herum normaler Betrieb. Einige Sportboote, welche anscheinend zum Angeln draußen waren.

Auf den Decks war eine Situation entstanden, die man nicht näher beschreiben kann, weil wir so etwas noch nie erlebt hatten.

Vor allem auf dem Oberdeck, von wo sie gesprungen waren, war die Auf- und Erregung groß. Die Urlauber, die direkt, ganz dicht neben den Dreien, sozusagen Tag und Nacht, mehrere Tage, gelegen hatten, sich mit ihnen unterhalten hatten, die fanden deren Verhalten, dieses Tun von einem Arzt unverständlich. Die früh noch Sekt miteinander getrunken hatten, den die Drei ausgegeben hatten unter dem Motto: In ein paar Stunden ist die Seefahrt vorbei und wir sind an Land, denn wir würden ja am Nachmittag Kuba erreichen.

Der Kapitän hat sofort über Funk unsere Reederei verständigt. Anschließend gab es eine Beratung beim Kapitän, wie in dieser Situation weiter verfahren werden sollte. Der Hauptreiseleiter und der Kulturoffizier haben die Reisegruppenleiter zusammengenommen, und diese haben danach ihre Reisegruppen informiert, denn die Urlauber auf den anderen Decks sowie auf dem Vorschiff hatten ja überhaupt nichts miterlebt und noch weniger begriffen, was geschehen war.

Bei dem Treffen der Reisegruppen meldete sich dann eine Urlauberin und bat, den Kapitän und den Hauptreiseleiter sprechen zu dürfen. Bei diesem Gespräch stellte sie sich vor: „Ich bin die Ehefrau des XYZ, einem der drei Ärzte. Meine Schwiegermutter wollte unbedingt, dass ich an der Reise teilnehme. Sie wollte so versuchen, zu retten, was nicht mehr zu retten war. Glauben Sie mir, die bisherigen Tage waren für mich nicht einfach. Es hat zwischen uns beiden, meinem Mann und mir, hier an Bord kein einziges Gespräch gegeben.“

Beide, Kapitän und Hauptreiseleiter, haben ihr dann vorgeschlagen, dass man sie so behandeln würde, wie eine normale Urlauberin. Für diesen Vorschlag war sie sehr dankbar.

Unser Schiff lief weiter in US-amerikanischen Hoheitsgewässern, unbehelligt, ungestört von irgendwelchen Behörden, wie zum Beispiel der US-Küstenwache.

An Bord hatte sich inzwischen das Leben wieder „normalisiert“. Die Passagiere und die Besatzungsangehörigen, die Freiwache hatten, lagen an Deck in der Sonne. Einige Besatzungsmitglieder hatten ein Radio dabei. Um 13 Uhr Ortszeit meldete man dort im Rundfunk: Vier Menschen ist heute früh gegen 7.30 Uhr vor Miami vom Zonendampfer VÖLKERFREUNDSCHAFT aus Ostdeutschland der Sprung in die Freiheit gelungen.

Als wir nach dem 16. Dezember wieder daheim in Rostock waren, erzählten uns unsere Angehörigen, dass am 27. November, als sich das Manöver SOMBRERO ereignete, die westdeutschen Sender in ihren Abendnachrichten darüber berichtet hatten.

Gegen 15 Uhr kam Havanna in Sicht. Alle standen an Deck, in freudiger Erwartung ihres Urlaubs auf Kuba. Um 16.30 Uhr kletterten die Behörden an Bord. Gesundheitsdienst, Zoll und die Einreisebehörde kamen schon auf Reede und begannen sofort mit der Einklarierung des Schiffes. Genau um 18 Uhr machten wir dann an der Pier SAN FRANCISCO fest. Zwölf Seetage und ein besonderes Vorkommnis lagen hinter uns.

Um 18.15 Uhr kam der Botschafter der DDR auf Kuba an Bord. Die Einklarierung dauerte diesmal besonders lange, und man hatte das Gefühl, die Behörden wussten nicht so recht wie sie sich verhalten sollten.

Inzwischen hatte der Hauptreiseleiter als Repräsentant der Gewerkschaften der DDR seine kubanischen Gäste empfangen, und so konnten wir in Ruhe mit dem kubanischen Reisebüro das Landprogramm besprechen.

Der Kulturoffizier war sehr glücklich, weil die kubanischen Partner, seinen, meinen von See gefunkten Vorschlag in allen Teilen bestätigten. Wir konnten wirklich trotz des einen Tages weniger Aufenthalt unseren Urlaubern das volle Programm bieten.

Als um 22.30 Uhr die kubanischen Behörden das Schiff „freigaben“, nach immerhin fast acht Stunden Einklarierung, und damit auch der Landgang freigegeben wurde, waren unsere Urlauber nicht mehr zu halten. Sie stürmten an Land. Nun geht's los, nun werden wir Havanna erobern.

Von der Gangwaywache hörte ich dann, es sollen morgens gegen sechs Uhr noch Urlauber vom „Spaziergang“ wieder an Bord gekommen sein. Das ist doch wohl mehr als verständlich nach der langen und außergewöhnlichen Überfahrt, oder? Lange Zeit hatten sie auf diese Reise gewartet, gespart. Dazu kam diese nicht gerade angenehme Überfahrt. Und dann kann man sich endlich das anschauen, auf was man sooo lange gewartet hat.

An Bord ging ein arbeitsreicher Tag zu Ende, besonders für den Kapitän. Er hatte sich sofort nach dem Festmachen mit dem Botschafter in seine Kammer zurückgezogen.

Am Sonnabend, dem 28. November, begannen die Urlauber mit ihrem Landprogramm, der Kapitän empfing wieder den Botschafter zum „ausführlichen Gespräch“, wie er es in seinen Aufzeichnungen nannte. Die Besatzung hatte viel Arbeit, vor allem der Wirtschaftsbereich mit den Brigaden Kabinestewardessen, Speisesaal, Cafe.

Aus dem Tagebuch des Kapitäns vom darauf folgenden Sonntag:

Temperatur +27 Grad, wieder Gespräch mit der Botschaft.

Die Urlauber waren zufrieden und glücklich über das, was sie erlebten, sowohl bei den Ausflügen als auch beim „persönlichen“ Ausgang, wenn sie allein an Land gingen und dann spät oder früh erst wieder an Bord kamen „Ist das schön hier, alles!“

Der Kapitän saß wieder mit dem Botschafter zusammen. Fritz bedauerte ich wirklich. Er wollte doch nur einmal nach Kuba und wollte doch nur einmal etwas von diesem Land „sehen und erleben“. Un nu? Nu sitt hei un kann ümmertau 'ne Beratung affholn ...

Tagebucheintrag des Kapitäns vom Donnerstag, dem 3. Dezember:

Donnerstag, 3. Dezember, warten auf die letzten Gäste aus dem Abschlussabend im Tropicana, deshalb Auslaufen 4.30 Uhr statt 3.00 Uhr.

Weiter im Tagebuch des Kapitäns: *Neue Route entlang der Nordküste Kubas, Bahama Strom, statt Richtung Florida.*

Unsere Heimreise begann. Keiner wusste Bescheid, wo es lang geht. Nur langgediente Besatzungsmitglieder wunderten sich: Wo sind wir denn?

Die Urlauber ruhten, erholten sich, zum einen von den wirklich anstrengenden Tagen des Landprogramms, aber auch vom gestrigen Abend/Nacht-Programm. Hauptsache, die Sonne scheint. Und so fuhren wir entlang der Nordküste Kubas.

Am Freitag, dem 4. Dezember, schreibt der Kapitän in sein Tagebuch:

Immer noch Küste Kuba, Temperaturen 29 Grad C. Keine Erklärung an die Passagiere. Die genießen diese Ruhe und die Temperaturen. 15 Uhr Neptun-Taufe, 18 bis 21 Uhr „Sicherungsmaßnahmen“, Kurs Ost.

Zu den „Sicherungsmaßnahmen“ kann ich nur sagen: Keiner wusste was.

Aus dem Tagebuch des Kapitäns, Samstag 5. Dezember:

Öffnung des Freibades auf dem Oberdeck, Temperaturen 26 Grad C.

Telegramme dürfen nur im Notfall verschickt werden, das heißt die Urlauber können nicht, so die Umschreibung, sie dürfen nicht, wenn sie möchten, ein Telegramm nach Hause senden

wie es normalerweise auf einen Passagierschiff möglich ist, auch bisher auf dem unseren. Das war wohl ein Teil der Ergebnisse der Beratungen mit der Botschaft in Havanna. Am darauf folgenden Sonntag ist der Tag des Gesundheitswesens der DDR. Für die Passagiere verläuft das Bordleben „normal“. Für sie haben sich keine nachhaltigen Probleme ergeben, wenn man davon absieht, dass sich einige von ihnen bei ihrem Reiseleiter erkundigt haben, warum denn keine Telegramme verschickt werden dürften. Wir sind ja nun schon immerhin fünf Tage unterwegs, doch zum Glück ist die Stimmung unserer Urlauber gut und diese komischen Revoluzzer mit dem Taxi-Onkel an der Spitze scheinen sich wirklich abregiert zu haben. Aus der Sicht des Kulturoffiziers ist das doch das Beste „wo gibt“ – zufriedene Urlauber. Es scheint so, als wäre SOMBRERO nie geschehen.

Der Kapitän schreibt in sein Tagebuch:

Sonntag, 13. Dezember, gute Sicht, Frühschoppen, Verabschiedung des I. Offiziers Großklags und der I. Kabinestewardess Ansorg, genannt „Tante Lotti“ durch den Kapitän, 13 Uhr Ushant. Heute vormittag hat der Kapitän den Ersten Nautischen Offizier, Herbert Großklags, verabschiedet, der dann als Kapitän in der Flotte weiter Dienst tun wird. Weiterhin hat der Kapitän „Tante Lotti“ verabschiedet. Sie hat als Erste Stewardess in der Brigade Kabinestewardessen gearbeitet. Zu ihrem Bereich gehörten Kapitän, I. Offizier, Leitender Technischer Offizier, Funkoffizier, die jeweils „unter der Brücke“ wohnen. Tante Lotti war bereits seit Indienststellung unseres Schiffes 1960 an Bord und wurde nun Rentnerin. Im Passagierbereich gab es keine besonderen Vorkommnisse. Bei einer Zusammenkunft mit den Reisegruppenleitern wurde danach gefragt. Alles okay.

Im Wirtschaftsbereich wird hart gearbeitet. Bäckerei und Kombüse haben viel zu tun, denn morgen Abend ist Abschiedsabend. Wir werden dann schon in der Nordsee sein und hoffentlich ruhige See haben.

Montag, 14. Dezember: Sicht gut, Wind 3–4 aus NW, 6.30 Uhr Feuerschiff St. Daddy im Kanal. Am Nachmittag gab es einen kleinen Empfang beim Hauptreiseleiter. Der Kollege Brandt wollte Dankeschön sagen an einige Offiziere, mit denen er während der Reise zusammen gearbeitet hatte, und ohne diese, wie er es ausdrückte, sehr gute Zusammenarbeit wäre die Reise nicht so erfolgreich gewesen, wie sie nun verlaufen ist.

Am Abschiedsdinner im Speisesaal nahmen die leitenden Offiziere des Schiffsrates zusammen mit dem Hauptreiseleiter teil. Dort wurden dann noch ein paar Worte des Dankes an Schiff und Besatzung gerichtet und dann war Tanz in allen Räumen – im Café, im Speisesaal mit „The Kitchenband“, im Klubraum mit einem Diskjockey. Somit werden wohl alle Urlauber eine Gelegenheit zu einem Abschiedstanz gefunden haben. Petrus meinte es gut mit uns als Entschädigung für die Hinreise.

Tagebucheintrag des Kapitäns am Dienstag, dem 15. Dezember:

Klare Sicht, Wind NW, rund um Dänemark. Stimmung der Passagiere nicht gut, wie im Vulkan. Eigentlich geht die Heimreise ja um Skagen und dann durch den Fehmarn-Belt, wo uns fast immer jemand erwartete. BUNDESGRENZSCHUTZ steht oben in Grün auf ihren Schiffen – und die liefen dann auf beiden Seiten mit bis zur Grenze der DDR. Das wollte man nun in der Reederei oder in höheren Ministerien sicher vermeiden, denn man weiß ja nie.

Wir fuhren also rund um Dänemark, und es war uns, die wir wussten, wo wir liefen, überhaupt nicht wohl dabei. So konnte man die Worte des Kapitäns Leutholdt verstehen von der „nicht guten Stimmung der Passagiere“ und „sie werden verscheißert“.

Die Brücke und dort der diensttuende Wachoffizier hatte den Auftrag, für die Passagiere Durchsagen zu machen, wo sich das Schiff zur Zeit befindet. „Wir passieren an der Steuerbordseite querab gerade Fehmarn Feuerschiff.“



Ansichtskarte vom MS VÖLKERFREUNDSCHAFT (1978)

Der Kulturoffizier sitzt im Café sozusagen auf dem Sprung mit einigen Reisegruppenleitern, falls etwas passieren sollte. Da tritt ein Passagier zu uns an den Tisch: „Kann ich den Kulturoffizier mal an das Fenster bitten?“

Wir treten auf der Steuerbordseite im Café an ein Fenster und schauen hinaus. „Was du da drüben siehst, Kulturoffizier, das ist nicht Fehmarn Feuerschiff, das ist die Neon-Leuchtreklame von TUBORG. Wir laufen nämlich gerade an Kopenhagen vorbei! Was IHR hier mit uns, den Passagieren, macht, ist eine ausgesprochene Sauerei! Man hält uns für blöd! Wer hat dazu die Weisung gegeben? Der Kapitän doch sicher nicht. Denn ich weiß, die Route geht eigentlich von Skagen durch den Fehmarnbelt. Und ich kenne die Brauerei TUBORG. Glaubt ihr, die Urlauber sind bescheuert und blöd? Paul! Was man mit euch hier macht, ihr tut mir leid! Ich wünsche dir und deinem Schiff nie wieder so eine Reise. Tschüss!“

Der Urlauber war Außenhandelskaufmann und schon öfter „draußen“ gewesen. Und wir Zwei hatten uns auf der Reise gern und oft unterhalten.

Letzter Tagebucheintrag des Kapitäns:

Mittwoch 16. Dezember 1.30 Uhr dänischer Lotse bei Drogten Fyr, 7.15 Uhr Warnemünder Lotse, 8.30 Uhr fest.

Alles stürzt von Bord. Viel Besuch verschiedener Dienststellen betrifft SOMBRERO.

Über 30 Jahre später, bei meinem Besuch von Fritz daheim in Stralsund, kamen wir, als er mir das hier oft eingefügte Tagebuch dieser Reise übergab, noch einmal auf diesen Törn zu sprechen. Und er meinte: „Ja, ich hätte mir schon mal soon büschen was gerne angesehen, aber so is dat nu mal – Kaptein is Kaptein.“

Das drückt in seiner Einfachheit den ganzen Fritz Leutholdt aus.

Redaktion

Fluchtpunkt Key West

„Mein Name ist Karl-Heinz Bley, ich stamme aus Muldestausee, Ortsteil Rösa, bei Bitterfeld in Sachsen-Anhalt. Am 27. November 1970 morgens um 7.34 Uhr sprang ich von Bord des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT in amerikanische Hoheitsgewässer“, stellte sich der Besucher aus Elk Grove Village (Illinois) im Mittleren Westen der USA vor, als er im Sommer 2014 seine alte Heimat in Mitteldeutschland besuchte. „Ich war im Chemiekombinat Bitterfeld beschäftigt. Nachdem ich mein Interesse an Reisen mit dem Urlauberschiff bekundet hatte, wurden mir diese Erholungsreisen auf See über den Gewerkschaftsbund wiederholt angeboten. Angeblich bestünde ein Überschuss im Kontingent, es gäbe zu wenig Nachfrage. So erklärte mir mein AGLer (Abteilungsgewerkschaftsleiter) die Offerten.“

Wie es mancher noch weiß, Unerklärliches wurde im Arbeiter- und Bauernstaat gerne mit dem Spiel fremder Mächte in Verbindung gebracht. Ich betone mit Nachdruck, dass kein Geheimdienst in das damalige Geschehen involviert gewesen ist, ausgenommen das Ministerium für Staatssicherheit im Nachgang.“

Karl-Heinz Bley erlaubt den BORDGESCHICHTEN, einen Schlusspunkt unter die Gerüchte über seine Flucht vor 45 Jahren zu setzen.

Im Affekt, wie sie später erklärten, sprangen an diesem frühen Novembermorgen drei Akademiker ihm hinterher, zwei Brüder aus Leipzig, Pathologen, und ein Biologe aus Zwickau. Bevor sie Bley springen sahen, hätten sie sich nicht mit Fluchtgedanken getragen, beteuerten sie gegenüber Journalisten. In anderen Quellen heißt es, dass sie sehr wohl mit diesen gespielt hätten und Bleys Sprung den letzten Anstoß gegeben habe. Wie auch immer, ihre Familien ließen sie bewusst in der DDR zurück.

Erich Bley, der Bruder von Karl-Heinz Bley, hatte 1955 Mitteldeutschland Richtung Vereinigte Staaten verlassen. Seine Verlobte war ihm kurz darauf gefolgt. Sie hatten in einer Chicagoer Vorstadt ein Maschinenbauunternehmen gegründet und waren amerikanische Staatsbürger geworden. Der briefliche Kontakt in die alte Heimat riss über die Jahre nicht ab. Nach einer Kubareise mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT 1968 schrieb Karl-Heinz Bley, damals ein 22-jähriger Maschinenschlosser, an seinen Bruder, falls er noch einmal so nahe an die Staaten herankäme, würde er über Bord springen und an Land schwimmen. Erich verstand, dass das keine leeren Worte waren. Es war aber beiden klar, falls sich noch einmal diese Gelegenheit ergeben würde, dass eine Distanz von drei Seemeilen bis zur Küste nicht allein schwimmend zurückgelegt werden konnte. Eine andere Lösung musste her.

Nachdem die bewusste Gelegenheit sich anbahnte, fuhr Erich Bley auf die Florida Keys, um sich dort nach der Realisierbarkeit ihres gemeinsamen Planes umzuschauen und umzuhören. Auf Duck Key entdeckte er ein schnittiges Charterboot, die PEQUOD, das einem Captain Bob Lowe gehörte. Das Boot schien geeignet, die nötige Geschwindigkeit zu entwickeln, um

gegen die VÖLKERFREUNDSCHAFT bestehen zu können. Bley suchte den Besitzer des Boots auf und trug ihm seinen Plan vor. Lowe wand daraufhin ein, dass ein solches Unterfangen nur durch eine Luft-Boden-Koordination möglich gemacht werden könne. Es bedürfe eines klaren Signals an den Bruder, wann er springen solle.

Guter Rat war teuer, ein Flugzeug samt Pilot musste her. Der wurde in Ken Agnew gefunden, einem Bekannten von Lowe. Dieser ließ sich sofort, noch während des Vortragens ihres Anliegen, von dem Unternehmen überzeugen. Beide Keys-Bewohner waren von der Entschlossenheit Erich Bleys fasziniert, seinem Bruder diese Flucht zu ermöglichen. Dank eines von Karl-Heinz an Erich gesandten Reiseprospektes der VÖLKERFREUNDSCHAFT war man für's erste über die Silhouette und weitere Gegebenheiten des Schiffes im Bilde.

Der Fluchtplan wurde konkretisiert. Der Pilot sollte zum avisierten Zeitpunkt des Eintreffens vor der amerikanischen Küste die Schiffsroute abfliegen, welche die meisten Schiffe von Europa kommend mit Kurs auf Havanna nehmen – an den Bahamas vorbei, auf Palm Beach zuhaltend und der Küste Floridas bis fast zum Ende der Inselgruppe der Keys folgend. Wenn das Schiff gesichtet werden würde, wollte Agnew die beiden, Lowe und Bley, per Funk informieren, die dann mit der PEQUOT in See stechen sollten. Zu dem Zeitpunkt, wann sie die Position der VÖLKERFREUNDSCHAFT erreicht haben würden, wollte Agnew als Signal für den Sprung im Tiefflug darüber hinwegziehen.

In der zweiten Novemberwoche war klar, dass die VÖLKERFREUNDSCHAFT mit Karl-Heinz Bley an Bord aus Rostock ausgelaufen war. Um den 26. des Monats herum würde sie vor Key West aufkreuzen. Bley sollte mit einer Schwimmweste über Bord springen. Selbst wenn das Boot nicht rechtzeitig zu Stelle wäre, würde er springen, bevor der letzte Küstenstreifen Amerikas außer Sicht gerate, hatte er vorher in seinem Brief angekündigt.

Ein zweiter Pilot, George Butler, wurde in das Unternehmen eingeweiht, um das Operationsgebiet besser beobachten zu können. Beide Piloten patrouillierten zwei Tage lang die Strecke zwischen Palm Beach und den Bahamas ab, auf der die VÖLKERFREUNDSCHAFT erwartet wurde. Auch die Südroute entlang der Inseln bis nach American Shoal, einem unbemannten Leuchtturm 25 Kilometer vor Key West, wurde im Auge behalten. Von dort bogen die meisten Schiffe Richtung Havanna ab. Einziges Ergebnis der fast ununterbrochenen Erkundungen waren die mitgenommenen Nerven der beiden Piloten.

Um sich mit auf einen weiteren Beobachtungsflug zu begeben, verließ Erich Bley in den frühen Morgenstunden des 27. November sein Hotel auf Duck Key. Schon fast ohne Hoffnung startete er in die Schwärze über dem Ozean, als er auf ein Schiff aufmerksam wurde, das die VÖLKERFREUNDSCHAFT sein könnte. Erregt rannte er zu seinem Auto und raste nach Key Vaca, wo Agnew auf dem Flugplatz von Marathon auf ihn wartete. Die Maschine hob ab und überflog das Schiff. Vorher wurden die Positionslichter und die Blitzleuchte am Rumpf gelöscht, um sich nicht zu verraten. Über dem Schiff warfen beide einen Blick auf das Prospekt der VÖLKERFREUNDSCHAFT. Ohne Frage, sie war es!

Sofort machte die Maschine kehrt und landete Minuten später wieder in Marathon. Dort stand Bob Lowe bereit. Zusammen kam man zu dem Schluss, dass es nun zu spät sei, gen Norden nach Duck Key zu fahren, die PEQUOD zu starten und das mit voller Geschwindigkeit an Marathon vorbeiziehende Schiff noch einzuholen. Dazu wäre ein Boot nötig gewesen, das 40 Knoten macht.

Ein anderes Boot musste her, selbst wenn es gestohlen werden müsste. Lowe und Bley rasten zum dreißig Kilometer weiter südlich gelegenen Big Pine Key.

Inzwischen war auch George Butler eingetroffen. Butler und Agnew verständigten sich über ihre Flughöhe. Butler solle auf 600 Meter patrouillieren, während Agnew niedriger flöge. Vor ihrem Start wurde Butlers Frau angewiesen, die Küstenwache zu verständigen. „Sagen Sie, Sie hätten eine verstümmelte Meldung gehört, dass vor American Shoal ein Mann im Wasser treibt und sie

sofort zu Hilfe kommen müssen.“ Das diene der Absicherung, falls Lowe und Bley kein Boot finden und Karl-Heinz Bley von Bord springen würde, ohne auf ein Signal zu warten.

Als Lowe in Richtung Big Pine Key flog, flitzte schon ein schnelles Glasfiberboot mit Außenborder aus dem Sea-Center Jachthafen und raste über See dem dämmernden Morgen entgegen. Die See war ruppig und hart schlug das Boot auf die Wellen. Agnew überflog das Boot, um sie auf den richtigen Kurs zu bringen. Plötzlich bemerkte er, dass das Boot ohne Fahrt im Wasser lag und vor sich hin dümpelte. Er sah wie Lowe wie wild am Motor hantierte. Dieser sprang wieder an, gab aber nach einigen hundert Metern erneut den Geist auf. Agnew überlegte noch, ob er Karl-Heinz Bley trotzdem das verabredete Zeichen geben solle, als er weißen Schaum hinter dem Boot bemerkte. Der Motor lief wieder. Noch gab es Chancen zum Gelingen des Unternehmens.

Agnew flog in Richtung einer Position vor dem Kurs der VÖLKERFREUNDSCHAFT. Dort sollte ihn Butler aus seiner größeren Flughöhe über des Eintreffen des Motorbootes vor dem Urlauberschiff informieren. „Es ist soweit“, kam endlich die Nachricht. Er flog los.

Dicht über den Wellen hielt er auf den Bug des Schiffes zu und jagte an dessen Backbordseite entlang. Er blickte in ein Dutzend Gesichter fassungsloser Passagiere, die an der Reling standen. Hinter dem Heck legte er sich in eine scharfe Linkskurve. Bei diesem Manöver musste ihn Karl-Heinz Bley gehört haben! Eine Sekunde verging, nichts geschah. Zweifel überkamen den Piloten. Elf Kilometer vor den Florida Keys ist der Atlantik kein ungefährliches Gewässer. Die See war bewegt, mit Haifischen musste gerechnet werden, bevor der Springer ins Boot gehievt werden konnte. Und würde er überhaupt den Sprung über 12 Meter in die schäumende Gischt des Schiffes wagen oder im letzten Moment davor zurückschrecken?

Dann kam er. Ein Mensch im roten Hemd stürmte über Deck und stürzte sich über die Reling in die See. „Er ist gesprungen“, schrie Agnew aufgeregt ins Mikrofon. Butler rief zurück: „Da sind zwei im Wasser!“ Ungläubig lugte er aus dem Seitenfenster und entdeckte nicht zwei, sondern drei, nein, vier Leute im Wasser. Mein Gott, dachte er, so etwas Verrücktes habe ich noch nicht erlebt. Lediglich Bley trug eine Schwimmweste, die anderen drei Unbekannten hatten nur Rettungsringe außenbords geworfen, auf die sie nun schwimmend zustrebten.

Über Ablauf und Zeitfolge dieser Sprünge, mit denen niemand gerechnet hatte und die nur wenige Augenzeugen beobachten konnten, gibt es in heutigen Zeitzeugenberichten unterschiedliche Aussagen. An Bord verfestigte sich die Meinung, dass zuerst ein Flugzeug der Coast Guard das Schiff visitiert habe, woraufhin die drei Wissenschaftler über Bord sprangen. Danach überflog ein kleineres Flugzeug das Schiff, welches das Signal für Bley gab. Offensichtlich konzentrierte sich das Augenmerk im Verlauf der Rekonstruktion des Herganges auf die Prominenz der drei Akademiker, während Karl-Heinz Bley eher als rätselhafter Trittbrettfahrer betrachtet wurde. Was auch immer die Organe der Staatssicherheit bei ihren Ermittlungen noch herausfinden sollten, das war für den Moment völlig egal.

Die „Bergungsmannschaft“ manövrierte ihr Boot gekonnt an die freiwillig Schiffbrüchigen heran. Karl-Heinz Bley wurde nach Aussagen der Retter bereits über die Bordwand gezogen, als der letzte Mann ins Wasser tauchte.

Die VÖLKERFREUNDSCHAFT reagierte mit einem Rudermanöver. Dieses wurde bei voller Geschwindigkeit so hart gelegt, dass das Schiff stark nach einer Seite krängte. Der Kapitän will wohl alle Leute über Bord kippen, dachte einer der Beobachter in seiner Pilotenkanzel. Als sich der vierte und letzte Mann an Bord des Bootes befand, war die VÖLKERFREUNDSCHAFT bereits auf Gegenkurs gegangen. Mit Höchstfahrt steuerte das Glasfiberboot flache Küstengewässer an. Eine Verfolgung war unmöglich. Das Urlauberschiff kehrte zum alten Kurs Richtung Havanna zurück. Die Unternehmung war Geschichte. Sie sollte in Rostock unter dem Decknamen Aktion/Operation SOMBRERO allerdings noch lange nachhallen.

Mittelamerika mit MS ERNST SCHNELLER

Am Leipziger Flughafen steht eine dezente Glasvitrine des Zolls, worin gemäß dem Washingtoner Artenschutzübereinkommen diverse Beispiexemplare verbotener Einfuhrartikel zur Schau gestellt werden. Unter anderem auch so genannte Feichterschneckengehäuse-muscheln, vorwiegend aus Kuba stammend. Bis dato kannte ich diesen langen Namen gar nicht, errötete aber leicht, da ich genau zwei der besagten Muscheln in einem Bodengefäß im Gäste-WC unserer Wohnung liegen habe. Anfragen oder bewundernde Meinungen über das Woher und „ist ja toll“ gab es von den Besuchern dieser Räumlichkeit eigentlich noch nie. Für mich gehören beide Exemplare jedoch zu den Erinnerungen an eine sehr schöne Kuba-Mexiko-Reise im Jahre 1983 auf dem MS ERNST SCHNELLER, Rufzeichen Y5MB. Angemustert wurde ich damals in Rostock am 21. Oktober 1983 als Maschinenassistent. Das MS ERNST SCHNELLER, ein so genanntes Typ X-Schiff, wurde am 21. Dezember 1963 für die Deutsche Seereederei in Dienst gestellt und hätte eigentlich schon bei meiner Anmusterung im Jahre 1983 das solide Alter einer planmäßig vorzubereitenden Außerdienststellung gehabt.

Dem Begriff „planmäßig“ konnten zu Zeiten der aufstrebend orientierten sozialistischen Gesellschaft weiträumige Zeit- und Zieltermine zugeordnet werden. Galt es in der damaligen Republik diese je nach aktuellem Anlass in der Regel zu unterbieten, so gab es aber auch Fälle, wie hier die Laufzeit eines „Devisen bringenden“ DDR-Handelsschiffes betreffend, wo sie radikal zu strecken waren.

Qualifiziertes und motiviertes Personal für die zahlreichen „Antiaging-“ und „Push up-“ Maßnahmen auf den Schiffen des Volkes gab es zum Nulltarif. Die Hürde bestand lediglich in der vorher vorzuweisenden „Verwandtschaftsaufstellung“.

Die Planwirtschaft Anfang der achtziger Jahre offenbarte durch den gesunden Mix aus linientreuen Idealisten und vielen praktisch denkenden Köpfen Gott sei Dank noch weit streuende Alternativen zum anders funktionierenden marktwirtschaftlichen Prinzip des Klassenfeindes, das da lautete: Problem? – Anruf – Service – Bezahlung.



MS ERNST SCHNELLER in Veracruz (1983)

Man musste im „Osten“ auf eine solide Grundlagenausbildung und ein forciertes Mitdenken im Arbeitsprozess setzen, um sich im Kielwasser der Gegenseite zumindest über Wasser zu halten.

Es sei hier im positiven Sinne angemerkt, dass das MS ERNST SCHNELLER erst am 2. August 1991, nach einem kostenintensiven Umbau zum Metallfrachter 1985 für die Linie Rostock–Klaipeda–Rostock, offiziell außer Dienst gestellt wurde.

Als Typ X-Schiff war es ein klassisches Wachschiff mit sehr großem und übersichtlich strukturiertem Maschinenraum sowie geräumigen Mannschafts- und Aufenthaltsräumen. Die 7-Zylinder-Hauptmaschine mit 5850 PS brachte es theoretisch auf immerhin 15 Knoten Reisegeschwindigkeit. Das Seeverhalten des Schiffes war hervorragend.

Eine ähnliche spätere Reise mit Atlantiküberquerung auf dem MS RUDOLF DIESEL 1990 habe ich da ganz anders in Erinnerung behalten.

Doch zurück zu meiner Anmusterung als Maschinenassistent im Oktober 1983. Während der Hafenliegezeit in Rostock wurde diese nämlich dahingehend geändert, dass ich mit Wirkung vom 9. November 1983, unter Eintrag der laufenden Nummer 91 in der Musterrolle des Schiffes, zum Decksmann/E umgemustert wurde. Ich entsprach damit einer „Bitte“ der Arbeitskräftelenkung, welche mich auf Grund meiner eigentlichen Lehrausbildung zum Elektromechaniker und zwingender interner betrieblicher Notwendigkeiten für diese Tätigkeit auserwählte oder besser gesagt auserwählen musste, da das MS ERNST SCHNELLER nicht ohne Elektriker nach Kuba auslaufen konnte und kurzfristig kein anderer E-Mix, so die geläufige Bezeichnung, greifbar war.

Dies bedeutete einen Ressortwechsel und die Zuständigkeit bzw. Mitverantwortung für all die greifbaren und sichtbaren Dinge, die in irgendeiner Weise optisch mit einem Kabel verbunden waren oder letzteres auch nur irgendwie und irgendwo errahnen ließen.

Der virtuelle Anwesenheitsverdacht einer elektrischen Verbindung reichte aus, sich Gedanken machen zu müssen, diese zu äußern und damit zur Lösung bestehender Probleme beizutragen.

Für mich, der sich durch die Lehre beim VEB Carl Zeiss Jena in der Herstellung von Leiterplatten und dem Anfertigen von Kabelbäumen auskannte, eine echte persönliche Herausforderung. Bedenken oder Zweifel gab es keine, da ich mich zumindest im Schiffsbetriebsdienst, seinen Strukturen, Einzelkomponenten und deren Wirkungsweisen ganz gut auskannte. Die Umschulung/Erwachsenenqualifizierung zum Maschinenassistenten auf dem MS QUEDLINBURG 1982/1983 machte sich hier erstmalig „bezahlt“.

Die gesellschaftliche Einstufung im Niemandsland zwischen klassischem Maschinenbereich und nautischem Decksbereich wurde im Verlaufe der Zeit an Bord durch kleine Gefälligkeiten, wie der Reparatur defekter elektrischer Rasierapparate oder Radiorekorder auf beiden Seiten hervorragend neutralisiert. Mein Dienst habender Chef auf der SCHNELLER wurde mit sofortiger Wirkung E-Ingenieur Pleul, ein älterer, sachkundig qualifizierter Zeitgenosse, ebenfalls aus dem südlichen Raum der damaligen Republik kommend.

Die Reise IV/83 des MS ERNST SCHNELLER begann am Nachmittag des 14. November 1983 auslaufend Rostock und führte über die westeuropäischen Häfen Hamburg und Antwerpen nach Mittelamerika mit den Häfen Santo Domingo (Dominikanische Republik), Veracruz (Mexiko), Havanna und Nicaro (Kuba).

Die Aufgabe des Bordelektrikers während der Revierfahrten und dem An- und Ablegen des Schiffes bestand auf dem MS ERNST SCHNELLER im Notieren der Maschinentelegrafen-Anweisungen von der Brücke zum Fahrpult der Hauptmaschine hin. Man war also „live“ dabei, wenn der Wachingenieur die Hauptmaschine anblies und umsteuerte, der Wachassistent zu den Kompressoren, zu den Hilfsdieseln oder zur Kesselanlage flitzte, um auch ja alle Funktions-

abläufe des doch sehr komplexen Schiffsbetriebsdienstes optimal zu gewährleisten.

Während des Seetörns gehörten die routinemäßigen Lampenrundgänge, die Batteriepflege und anfallende Reparaturen zum Tagesgeschäft. Vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen im Maschinenbereich wurden bei schlechtem und kaltem Wetter erledigt. An Deck, an den Ladegeschirrwinden und den sechs Bordkränen des Schiffes wurde natürlich vorwiegend bei Sonnenschein und Temperaturen ab 20 °C gearbeitet. Dem Ladegeschirr widmete E-Ingenieur Pleul besondere Aufmerksamkeit, war doch dessen störungsfreie Funktion Garant für eine ruhige Hafenliegezeit und zugleich objektiv abrechenbares Maß für den Qualitätsstand der Abteilung „E“ nach außen hin. Ausfälle in Fremdhäfen kosteten Zeit und zudem Valuta.



Der Autor (links) während der Überfahrt (1983)

Der E-Mix, also ich, wurde deswegen vom „Chef“ sehr intensiv daran eingewiesen und ich muss ehrlich sagen hervorragend geschult.

Für heutige marktwirtschaftliche Verhältnisse ist diese damalige detaillierte Wissensweitergabe eines Endvierzigers an einen 23-jährigen Leiterplatten-Gringo mit großer Sicherheit als sehr selten einzustufen.

Für die zu erwartenden Ladegeschirr-Noteinsätze wurden extra zwei identische Werkzeugtaschen, genauer gesagt zwei alte Gasmaskenumhängetaschen, jeweils Backbord und Steuerbord in der Nähe der Außenbordschotten zum Hauptdeck deponiert.

Noch heute habe ich des Meisters Rufe im Ohr: „Mixer los, los ... Kran zwei geht nicht ... mach hin ... denke daran, ich habe dir alles gezeigt ... blamier bloß das E-Ressort nicht ... und setz einen Deckel auf ... die Sonne brennt wie Sau ...!“

Aber wieder zurück zum Nachmittag des 14. November 1983, dem Verlassen von Rostock. Nach einem Rollenmanöver und einem zu klärenden Maschinenproblem auf der Ostsee ging es dann via Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg und weiter nach Antwerpen.

Hamburg, das waren knapp zwei Tage, das war Tante Lene, das waren 100 DM, das war der Reeperbahnbummel und natürlich Harrys Trödlerladen mit original Schrumpfköpfen aus Papua-Neuguinea, so richtig chaotisch die Bude.

Antwerpen, das war eine teils zeitaufwendige Revierfahrt mit zig Lotsen, da die Schelde von Belgien kommend ihren Weg über holländisches Terrain zur Nordsee nimmt und beide Länder in Bezug auf die anfallenden Lotsengebühren sich Mitspracherechte einräumten und natürlich gut daran verdienten.

Kurz vorm Ziel waren dann noch die riesigen Hafenschleusen von Antwerpen zu passieren, was zuweilen auch mit stundenlangen Wartezeiten verbunden war, allein am 19. November 1983 waren es vier Stunden beim Anlaufen. Gegen 7 Uhr morgens machten wir im Hafen fest.

Antwerpen war damals für Otto Normalverbraucher mental schon irgendwie weit weg, dabei sind es von Jena aus lediglich acht Stunden PKW-Fahrt.

Während unserer Liegezeit vom 19. November 1983 bis 22. November 1983 ergab sich die Möglichkeit einer organisierten Busreise nach Brüssel mit Besuch des alten Weltaus-

stellungsgeländes, der EXPO 58, inklusive des markanten Atomiums. Dafür hatte ich den ganzen Sonntag vom „Chef“ freibekommen.

Das berühmte „Manneken Pis“ – die Brunnenfigur eines urinierenden Knaben in Brüssels Innenstadt hatte ich mir allerdings etwas größer vorgestellt. Wir sind, so glaube ich, zweimal ohne von ihm Kenntnis zu nehmen daran vorbeigelaufen.

Die Schipperstraat hinter dem Rathaus von Antwerpen wurde dafür mit voller Kenntnisnahme ganz bewusst mehrmals abgelaufen. Schauen kostete kein Geld. Hier wurde man mit dem elementaren kapitalistischen System konfrontiert und konnte Klassenstandpunkt zeigen – oder einfacher ausgedrückt: Aus finanziellen Gründen blieb eh keine andere Wahl. Die angestaute innere Hitze wurde auf dem Weg zum Schiff zurück mit einem schönen belgischen Leffe-Trappistenbier gekühlt.

Den Hafen Antwerpen verließen wir am 22. November 1983 gegen Mittag und damit begann dann auch die Überfahrt von Europa nach Mittelamerika. Die Azoren passierten wir fünf Tage später. Das Wetter war bis dahin mäßig, geprägt durch eine starke Atlantikdünung, heftige Regenschauer und orkanartige Windböen. Europa bereitete sich auf den Winter vor, wir befanden uns auf der Flucht davor. Das stetige Rollen unseres Dampfers wurde dafür in Kauf genommen.

Der erste schöne Tag mit ruhiger See und Sonnenschein gehörte



dem Dezemberanfang. Die Wintergedanken verblassten, man stellte sich fortan auf Sommer ein. Anbaden im bordeigenen Swimming-Pool war zwei Tage vorm Nikolaustag. Zu Hause wurden schon langsam die dazugehörigen Stiefel hervorgekramt und die HO- und Konsumverkaufsstellen verstärkt nach diversen Extraimporten abgelaufen. An dem bewussten Tag kam Backbord querab Puerto Rico in Sicht und einen Tag später erreichten wir morgens unseren ersten Zielhafen – Santo Domingo in der Dominikanischen Republik.

Die Stadt am Rio Ozama ist Hauptstadt und noch heute bedeutsamster Hafen der Dominikanischen Republik.

Landgang wurde uns als „kommunistisch vorbelasteten“ Individuen nicht gewährt. Man harpte der goldenen Zeiten sechs Jahre später, ab denen der ehemalige DDR-Bürger als wiedergeborener „All-Inklusive-Tourist“ die „Freiheit“ der VISA-Card nutzend dann gern gesehen wurde. Damals hingegen waren noch Kammerdurchsuchungen angesagt, als ob wir vom Mond kämen.

Santo Domingo selbst empfand ich trotz der behördlichen Landgangssperre als angenehm. Der florierende Hafen- und Löschbetrieb, das Treiben an Deck, die Umgebung des Schiffes, das Wetter und die Temperaturen – einfach große Kulisse. Davon hatte man als Junge geträumt.

Der Aufstieg zum Signalmast gab den Blick frei über eine mir in Erinnerung gebliebene, längs zur Pier verlaufende, rustikale Mauer hin zur Stadt selbst. Dank Google weiß ich heute, dass es sich um die Festungsmauer des „Fortaleza Ozama“, der ältesten Festung Amerikas handelte, welche die Hafeneinfahrt gegen die Feinde vom Meer her schützen sollte. Wir



Im Hafen von Santo Domingo (1983)

kamen jedenfalls als Freunde. Das hat man aber, wie bereits erwähnt, erst Jahre später begriffen, bzw. an der neuen Kreditkarte erkannt.

Bereits am 10. Dezember 1983 verließen wir Santo Domingo in Richtung Veracruz am Golf von Mexiko, wo wir fünf Tage später vorlagen und einliefen.

Von Veracruz, bekannt als „La Puerto de Mexico al Mundo“, Mexikos Tor zur Welt, startete der spanische Konquistador Hernan Cortez im Jahre 1519 die Eroberung Mexikos. Um eine Meuterei der Besatzungen gegen seine Eroberungspläne zu verhindern, ließ Cortez alle angelandeten Schiffe seiner Flotte im 25 km nördlich gelegenen La Antigua anzünden.

Landgang war hier in Mexico kein Tabu. Markantester Punkt: Die Plaza von Veracruz und das allabendliche Treiben auf eben dieser „La Plaza Principal de Veracruz“. Umrandet von kleinen Tavernen, umrundet von zig Straßenmusikanten, im Zentrum eine großzügige Parkanlage mit Pinienbäumen und Springbrunnen, auffällig vielen Sitzgelegenheiten für die Bewohner der Stadt, welche sich dort trafen, flanierten, balzten oder einfach nur die Geschehnisse des Tages auswerteten. Feste Altersgruppen, im heutigen marktwirtschaftlichen Jargon als Zielgruppen deklariert, gab es nicht. Von Jung bis Alt war alles vertreten.

Des Nachts war die Plaza mit dem „Palacio Municipal de Veracruz“, dem Rathaus aus dem 17. Jahrhundert, herrlich beleuchtet. Dazu gesellten sich die lauen sommerlichen Temperaturen, die Verschmelzung von Bier mit Rum-Cola, das Lauschen der Klänge der Marimba-Spieler, das Erhaschen eines blitzenden Augenschlages einer Mexikanerin ohne männliche Begleitung – Momente, auf Jahrzehnte im Kopf eines Leiterplatten-Gringos aus Thüringen festgebrannt.

Veracruz verließen wir am Abend des 20. Dezember 1983 mit Ziel Havanna, wo wir am 23. Dezember 1983 morgens ohne Reedezeit, weder die Außen- noch obligatorische Innenrede abfassend, einliefen und am Kai in unmittelbarer Nähe der Altstadt festmachten. Die Liegezeit in Havanna war geprägt durch die Weihnachtstage und den Jahreswechsel

83/84, ebenfalls schönes Wetter, viele Palmen und Parks, die Stadtrundfahrten, die auffällig vielen schönen Mädchen und Frauen, den Malecon, das Castell del Morro, den Besuch des weltberühmten „Tropicana“ und letztendlich durch die legendäre „La Bodeguita del Medio“ in Havannas Altstadt, heute ein UNESCO-Weltkulturerbe – die Altstadt natürlich.

Die „La Bodeguita del Medio“ lag einen Katzensprung vom Hafen entfernt, zumindest hinwärts. Rückwärts konnte es schon mal länger dauern. Sie war eigentlich ein Restaurant, der Vorraum mit Tresen und Barbetrieb diente lediglich der Aufnahme eines Aperitifs im Sinne eines sich anschließenden Essens im angrenzenden Bereich mit Frau oder Freundin. Diese hatten wir ja nicht vor Ort, also blieben wir im vorderen Barbereich. Und wir blieben mitunter sehr lange da.



Berühmtheit erlangte die Taverne durch den Schriftsteller Ernest Hemingway, dessen Wahlheimat für mehr als zwanzig Jahre Kuba war. Einer der wenigen oder vielleicht sogar der einzige US-Amerikaner, welcher sich in Kuba noch heute hoher Beliebtheit erfreut und den Status eines Heiligen genießt.

Hemingway lebte zuerst in Havanna, als Dauergast im Zimmer 511 des Hotels „Ambos Mundos“ und zog dann 1939 in die erworbene Villa „La Finca Vigia“, 25 km außerhalb der Stadt gelegen. Seine beiden Stammlokalitäten, die „La Bodeguita del Medio“ und die „El Floridita“-Bar waren unweit vom Hotel „Ambos Mundos“ entfernt und wurden vom Meister öfters frequentiert. In der „La Bodeguita del Medio“ hängt ein im schlichten Holzrahmen vom Literaturnobelpreisträger selbst signiertes Zitat als Zeuge dieser, seiner Zeit: „My mojito in La Bodeguita my daiquiri in El Floridita“.

Sinngemäß übersetzt birgt es künstlerisch allerdings keinen hochwertigen Aussagecharakter für einen Mann der Weltliteratur. Google meint schmeichelnd: „Mojito ist für mich La Bodeguita und Daiquiri ist für mich El Floridita“. Ich des Spanischen nicht mächtig und großer Verehrer von Hemingway würde schlichtweg sagen: „Den Mojito trink ich in der La Bodeguita und den Daiquiri trink ich in der El Floridita“. Egal, auf alle Fälle touristisch werbewirksam für die mittlerweile zum Kultstatus und zur begehrten Phototrophäe avancierten Lokalitäten. Die heimischen Kubaner genießen heute ihre Drinks mit Sicherheit an ruhigeren Plätzen.

mojito / ron collins

1 wasserglas	man nehme
1 1/2- 2 teelöffel	und fülle
1/2 limette,	klar'n zucker, den saft von
frisches Pfefferminzkraut	einen ca 15 cm langen stengel
mineralwasser	und einen schuss
	hinein.
	nunmehr wird das ganze mit einem
	stahlöffel solange gerührt und
	zerstampf, bis sich der zucker fast
	aufgelöst hat und das pfefferminz-
	kraut zerstampf im glase liegt.
	jetzt gibt man zerkleinertes
eis	oder 10 bis 15 kleine eiswürfel
	hinzu, füllt das glas mit
mineralwasser	zu 3/4 voll und gibt als kroenenden
	abschluss
4 cl havanna club (weiss)	hinzu ...
	das mixgetraenk wird mit einem stroh-
	halm serviert.
	die zucker-limettenmischung kann man
	sich vorbereitend auch schon vorher
	zurecht machen, dazu wird der saft
	von limetten und klarer zucker im
	verhaeltnis 1:1 gemischt und solange
	vermischt, bis sich der zucker
	vollkommen aufgelöst hat und ein dicker
	sirup entstanden ist, von diesem
	gemisch genuegen 1 bis 1 1/2 daumen
	breit pro glas.
	laesst man den pfefferminzstengel weg
	und vermeidet das anfaengliche umruen-
	ren, so heisst dieses mix - getraenk
	"ron collins".
	wenn man nach acht glassern aufhoert zu zaehlen, ist die mischung
	richtig.

Die kulinarischen Cocktails wie Mojito Criollo und Cuba Libre waren schon seinerzeit die Dauerrenner in der „La Bodeguita“. Der klassische Daiquiri wurde von uns im Hotel Havanna Libre genossen. Ich glaube, das hing mit den weiblichen Bewohnern der Stadt zusammen. Die Preise lagen damals 1983 bei umgerechnet 1,70 US-Dollar pro Getränk. Im sozialistischen Kuba galt der Umtauschkurs ein Peso gleich ein US-Dollar, was jeglicher Realität widersprach, aber von Fidel Castro so angewiesen wurde. Man demonstrierte damit Stärke gegenüber den amerikanischen Gringos.

Selbst unter sozialistischen Klassenbrüdern konnte es da aber, Gringo hin, Gringo her, wie beim JEVER-Pilsner keine Kompromisse geben. Beim Geld hörte die Freundschaft auf, zumindest kurzfristig. An Bord musste jedes Besatzungsmitglied einen so genannten Anstands-Peso „aufnehmen“, was theoretisch einem Cocktail für zwei Mann entsprach. Natürlich logisch nicht machbar!

Also wo das Geld hernehmen? Planwirtschaftliches Denken ergab keine Spielräume, also privat marktwirtschaftlich denken, Nachfrage und Angebot sondierend. Die Lösung hing im Kammerspind. Also wurde dieser erst einmal „entrümpelt“, wir hatten Sommer, der Winter war vergessen und „im Kopf“ weit weg. Der Kapitän sprach zudem von geplanten Rückladungen in Südamerika und einer voraussichtlichen Rückkehr nach Rostock Ende März 1984, also im Frühling. Der Frühling ist wärmer als der Winter, da kann man planbar erst einmal die dickeren Klamotten entbehren. Die zweite Entrümpelungswelle bestand dann aus den Sachen, welche in Vera Cruz für hart verdiente Devisen (3,50 DM/Tag) neu gekauft worden waren. Jeans, T-Shirts, alles musste raus und wurde regelrecht verhökert. Wir waren es dem Klassenbruder, besser dessen Mojito Criollo schuldig.

Die dritte Entrümpelungswelle ging dann ans Eingemachte. Halbschuhe? Weg damit! Die acht Stunden Bahnfahrt in der beheizten 1. Klasse von Rostock gen Süden sind in „Jesus-Latschen“ oder auch nur in Badelatschen durchaus zumutbar. Letztere wurden auch noch abgestoßen. Und das alles, wo wir schon kräftig tonnenschwere Marmorblöcke für Rostock luden und der Einlauftermin in den Heimathafen auf Mitte Februar fixiert wurde. Doch das war morgen, also „manjana“, und wir lebten heute, im Hier und im Jetzt auf Kuba.

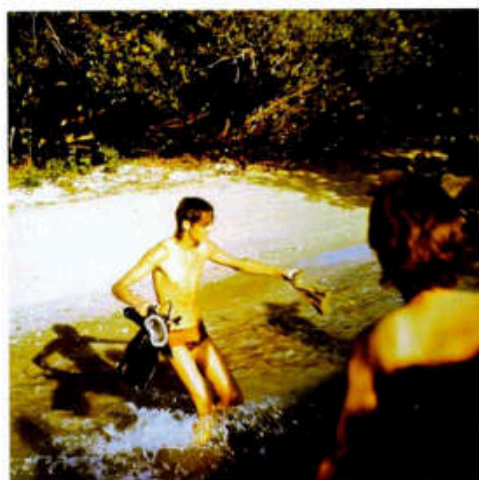
Alle zwei Tage hatte ich als E-Mix bei Lade- und Löschbetrieb mit eigenem Ladegeschirr Bereitschaft. Wenn die kubanischen Stauer jedoch Feierabend machten, durfte auch ich noch an Land. War man „flüssig“, ging es noch auf einen „Absacker“ in Richtung „La Bodeguita del Medio“, wo man definitiv immer Kollegen traf. Am „nächsten“ Morgen dann wieder zurück zum Schiff, Koje, Wecken, Frühstück, fünf Minuten umziehen und Position beim Chef beziehen, welcher die Tagesaufgaben und Tagesziele bekannt gab.

Das Leben in Havanna war schön, keine materiellen Zwänge, irgendetwas mitzubringen oder darauf zu sparen, routinierte Tagesabläufe, kurze Wege zur Arbeit, es gab keine Parkplatzprobleme oder hässliches Scheibenkratzen, man wurde an Bord abwechslungsreich gepflegt und in der Freizeit konnte man dann unbekümmert wie ein läufiger Kater losziehen, mit welchem man dann morgens zuweilen sinnbildlich gesehen aufwachte, man genoss die Stadt und die Menschen, ließ sich treiben.

Am 13. Januar 1984 hieß es dann allerdings Abschied nehmen und wir verließen morgens den Hafen von Havanna, erreichten den weiter östlich gelegenen letzten Zielhafen Nicaro am Nachmittag des Folgetages. Nicaro war ein kleiner Ladehafen mit nur zwei Liegeplätzen inmitten einer schönen geschlossenen Bucht, welche nur bei Stillwasser über eine enge Zufahrt mit Schlepperhilfe zugänglich war. Typisches Kennzeichen dieses Hafens – das optisch sichtbare Nickel/Kobalt-Werk mit seinen qualmenden Schornsteinen, ansonsten aber paradiesisch gelegen.

Geladen wurden mit Nickel gefüllte Säcke für Rostock. Am Pierende befand sich eine resolute Außenstelle des kubanischen Zolls, welche etliche Spirituosen und Deodosen „hochzog“, selbst Thüringer Leberwurst im Glas wurde beschlagnahmt. Konsequenzen oder Ärger gab es aber keinen. Ich vermute, ohne jemanden da auf den kubanischen Schlipps treten zu wollen, man besserte damit seine Bezüge auf. Beim Seemann privat motivierend zu suchen war bei weitem effizienter als staatlich nutzbringend zu suchen. Unsere Verluste in Nicaro lagen jedenfalls höher als die beim Zoll in Havanna.

Ausgeglichen wurde diese Tatsache, dass Hein Seemann, ohne auch nur irgendeinen Cent in der Tasche zu haben, von jedem Landgang trotzdem völlig losgelöst zum Schiff zurückkehrte. Ich erinnere mich noch daran, dass wir in den Nachbarort getrampt sind, jede Menge Kubaner trafen, welche in der DDR studiert hatten und wir damit sofort zu Freund und Gast mutierten. Rückwärts ging es dann im 124er Polski-Fiat zum Schiff, fünf Mann oder besser fünf gut bewirtete Gäste lautstark die Internationale singend.



Maschinenassistent „Knochen-Karl“ vorm Tauchgang in Nicaro (1984)

Nicaró – das war unter Kuba-Insidern aber auch der Inbegriff für Tauchen und Schnorcheln. Die eingefleischten Stammfahrer des MS ERNST SCHNELLER hatten hier ihre Schnorchelreviere. Mit Barkasse oder einem Rettungsboot durften, von den kubanischen Genossen damals noch offiziell geduldet, Ausflüge innerhalb der Bucht gemacht werden. Damit verbunden die Suche, zum Teil auch schon die Gier nach Seesternen und seltenen Muscheln. „Neukunden“ wie ich, also unmittelbare Konkurrenz, wurde vom „Stamm“ psychologisch bereits auf der Fahrt zum „Revier“ kaltgestellt.

Siggi, ein Matrose war da prägnant: „Also Mixer ... gefährlich alles ... erstmal die Seeigel, gibt Eiterblasen bis hin zur Fußamputation, der direkte Blick in die Augen

eines Kofferfisches aber ist tödlich, Krokodile gibt es auch, ... mögen weißes Fleisch, also auch aufpassen, ... Seeschlangen, oh Gott, ... sag wenigstens noch guten Tag und lächle ...“ Letztlich waren die Schnorchelgänge für mich die blanke Tortour, auch im Wasser gleitend kann man bei all dem Grausen da unten ins Schwitzen kommen. Nur ja keinem Kofferfisch begegnen oder geschweige denn hinterrücks vom Krokodil erwischt werden.

Außer meinen beiden Fechterschneckengehäusemuscheln hatte ich keine große Ausbeute. Siggi & Co. dagegen fuhren mit prallen Umhängetaschen zum Schiff zurück, wo das Konservieren all der gefundenen Artikel professionell anlief.

Es galt die harte Tour. Noch intakte Muscheln wurden im Schornsteinschacht am Geländer befestigt, wobei das eigene Gehäuse auf Dauer als beschwerende Last diente, bis der „Wohnungsinsasse“ die Behausung schließlich freigab. Das ganze Drama wurde begleitet von einem bestialischen Gestank. Heute international nicht mehr statthaft und behördlich verboten.

Am Nachmittag des 19. Januar 1984 verließen wir den Liegeplatz in Nicaro, verließen die herrliche Bucht, verließen die Insel Kuba, verließen die Karibik – mit direktem Ziel Rostock. Unsere Überfahrt verlief ohne nennenswerte Probleme, wir wurden vom Kerndruckgebiet eines Hochs begleitet, ab den Azoren wurde es aber mit jedem Tag zunehmend kälter.

Man wühlte in den Putzlappenbeständen nach brauchbaren und noch tragbaren Artikeln, reinigte alte Wattejacken, päppelte alte Bordschuhe auf, denn da war er wieder, der Winter! Am 31. Januar erreichten wir vormittags die Biskaya und 24 Stunden später die Insel Quessant, im Englischen Ushant, welche den von Südwesten aus dem Atlantik kommenden Schiffen den Eingang zum Ärmelkanal anzeigt. Die Dünung kam nun von achtern und wir wurden regelrecht gen Heimat geschoben.

Mein Chef wies verstärkte Heizkörperkontrollen an, die Arbeitsmaßnahmen tendierten mehr und mehr zum warmen Maschinenraum hin, beim Chef selbst war es die Kammer: Berichte, Bestellungen, PVI-Listen, alles noch handschriftlich bzw. manuell mit Schreibmaschine getippt. Selbst Helmut, unser Politoffizier auf dieser Reise, hatte eine Menge Schreibkram. Überall in den Aufbauten klapperten die „Erikas“. „Arbeite nicht nur, sondern sprich bzw. schreib auch darüber“ – ein Grundsatz des heutigen Berufslebens.

Am 2. Februar passierten wir die Ärmelkanalenge Calais–Dover und am darauf folgenden Tag den Nord-Ostsee-Kanal.

Entgegen der Vorankündigung der Reederei: „Reedezeit Warnemünde, Einlaufen Rostock am 10.“, lief die ERNST SCHNELLER mit ihren Marmorblöcken und Nickelsäcken aus Kuba kommend über Mittag des 4. Februar nach 82 Reisetagen im Rostocker Überseehafen ein.

Am 10. Februar stieg ich von der ERNST SCHNELLER ab und fuhr mit dem Nachtzug 1. Klasse in Richtung südliche Heimat. Gepäck war nicht toll, es bestand mehr oder weniger aus einem 10-Liter Wassereimer, in welchem ich meine „Wasserhölzer“, heute besser bekannt als Yucca-Palmen, gut verpackt mitführte und einer Reisetasche, gefüllt mit diversen Flaschen des Rostocker Duty Free Shops, sowie meinen besagten zwei Fechterschnecken-gehäusemuscheln aus den Tiefen der Karibik stammend. (Anmerkung: es waren 70 cm Wassertiefe!)

An die Möglichkeit einer Selbstanzeige beim Bundesamt für Naturschutz in 53179 Bonn, Konstantinstraße 110 habe ich damals 1984 keine Gedanken verschwendet. Das wäre mir zu jener Zeit, so glaube ich, auch retour auf die Füße gefallen.

Während der Heimreise wurde ich im Zug mindestens fünfmal gebeten, meine Fahrkarte vorzuweisen, da die gewählte Sitzplatzklasse irgendwie nicht zum äußeren Erscheinungsbild meiner Person passte.

Schwer nachvollziehbar das, weil meine Bordarbeitsschuhe waren neu lackiert, tiptop im Lack stehend, Hugo Boss wäre bleich geworden, die blaue Wattejacke im Armani Design wurde zuvor fein säuberlich entfilzt, das karierte Arbeitshemd, heute als Country- oder Truckerlook patentiert, saß perfekt, die zwei Farbflecken auf der Reedereiuniformhose fielen auch nicht sonderlich auf. Es wird wohl am 10-Liter-Zinkeimer, welchen ich mitführte, gelegen haben. Dessen schlichtes Metalldesign ging als RIMOWA-Gepäckstück damals noch nicht durch, da wäre eine sichtbare ALDI-Tüte eventuell vorteilhafter gewesen.

Alles in allem waren die knapp drei Monate auf dem MS ERNST SCHNELLER ein schöner und nachhaltig prägender Lebensabschnitt, aus heutiger Sicht einfach durch die Tatsache begründet, dass die ideellen „Mitbringsel“ und Eindrücke auf dieser Reise stark dominierten. Selbst der Rostocker Zoll verzichtete beim Passieren des Hafentors nach entsprechender Sichtung der Personalien auf die sonst üblichen Routinefragen bezüglich unerlaubter Artikel, wie Tonträger und westliche Zeitschriften. Meine beiden Muschelgehäuse wurden offiziell und damit legitim im Februar 1984 in die Deutsche Demokratische Republik eingeführt.

An die damaligen Akteure erinnert man sich noch gerne, viele namenlos und optisch nicht mehr „im Speicher“. Andere wiederum bildlich vor mir so klar wie früher. Da waren Hörnchen,



Der Autor als Service-Ingenieur in der Al Watan Druckerei in Muscat (Oman, 2015)

Eva Braun, Albino – alles Maschinenassistenten, Sigggi, der Gitarre spielende Matrose, Schrimms-Arne, ebenfalls Matrose, Hannes, der Koch und sein verrückter Bäcker Micha, welcher sich noch kurz vor Rostock Glatze scheren ließ, Helmut, der Politoffizier, welcher einen Ausfall der Klimaanlage vom Kreislauf her nicht überlebt hätte und dann noch Maschinenassistent Zutsch – heute im DSR-Seeleute e.V. als Hubert Müller bekannt und aktiv tätig. Wir begrüßten uns 2010 in

Reinsberg mit den Worten: „Ich kenn dich ... ich dich auch ... SCHNELLER ... Kuba ... du warst Zutsch, der Assi ... du warst der E-Mix, hattest mal mehr Haare auf dem Kopf.“

Heike Metz

Kubanische Anekdoten

Es sollte eine kurze Reise werden, damals im März 1988 nach Mittelamerika. Geplant waren zwei Monate. Daraus entwickelte sich unter anderem eine Hafenliegezeit von 46 Tagen in Havanna, in Matanzas eine Reedezeit von elf Tagen und zehn Tage an der Pier. So kamen stolze 111 Tage zusammen, ehe wir am 19. Mai 1988 mit der SCHWERIN endlich wieder in Rostock eintrafen.

In Kuba konnten wir leider nur ganz, ganz wenige Peso pro Aufenthalt bekommen. Es handelte sich um einen Einmalbetrag, egal wie lange man dort zubrachte. Dieses Geld reichte nur für zwei, drei Tage, ohne sich groß etwas leisten zu können.

Nach den üblichen heimlichen Verkäufen von Seife, Kämmen und ähnlichem, um unsere Barschaft aufzustocken, bekamen wir bald ein Problem. Unsere entsprechenden Vorräte waren am Ende. Doch Seefahrer haben eine Lösung für jede schwierige Frage oder Lebenslage. Exklusiv für die Einwohner von Havanna wurde von uns ein Spezial-Duschgel entwickelt. Dazu mischten wir Fit mit Wofalor, dem DDR-Weichspüler, und Wasser. Diese Chemikalie schäumte und roch dazu noch gut. Abgefüllt wurde sie in leere Schnapsflaschen aus der Sero-Box, der Kiste für Sekundärrohstoffe. Mit dem Erlös konnten viele Stadtrundgänge finanziert werden. Dazu kam des Abends manchmal ein echter Moghito in der „La Bodeguita del Medio“.

Als quasi Stammgäste bekamen wir dort eines Nachts zusätzlich etwas zum Knabbern. Es sah aus wie Krokant, doch es schmeckte salzig. Ungewohnt, doch essbar, jedenfalls anfangs. Nachdem ich aber eine echte Schweineborste an einem Stück fand, stellten wir fest, dass es mal Schweinehaut gewesen sein musste. Komischerweise konnte danach keiner mehr daran naschen.

Andere Länder, andere Sitten. Dies stellte ich auch am 8. März fest. Offiziell zur Frauentagsfeier irgendwo in der Stadt eingeladen, bemerkten wir, die Kubanerinnen feierten zwar, doch anders als wir. Großes Singen im Kreis, ab und zu stürzte eine Frau in die Mitte und hielt singend eine Rede. Was da geschrien wurde, konnten wir nicht verstehen, doch Mimik und

Gestik verrieten einen Aufruf zum Kampf unter den Losungen „Patria o muerte!“, „Venceremos!“ und „No pasaran!“. Essen und Trinken waren Fehlanzeige. Dafür bekam die „Companera Heike“ eine unverpackte Zigarre, aber mit echter (!) Banderole zum Geschenk. Die lebt heute noch unverseht bei mir.



Frauentagsfeier in der „La Bodeguita del Medio“ (1988)

Zum Wochenende strömte ganz Havanna in völlig überfüllten Bussen nach Bacuranau zum Baden. Da mussten wir natürlich auch hin und fanden einen lieben Fahrer mit

einem ganz alten Ami-Schlitten. Nach wenigen Kilometern qualmte es aus der Motorhaube. Kurzer Stopp – alles aussteigen. Der Fahrer löschte mittels Feuerlöscher und weiter ging die Fahrt. Danach haben wir endlos debattiert, was denn da gebrannt haben könnte, ohne die Fahrtüchtigkeit zu beeinflussen. Das Auto fuhr uns ohne weitere Probleme zum Ziel und nach Stunden zurück zum Schiff.

Obwohl die vielen tausend Fässer mit Butteröl aus Finnland noch nicht vollständig gelöscht waren, kam völlig überraschend und überstürzt der Auslaufbefehl nach Matanzas. Glücklicherweise befanden sich gerade alle Mann an Bord. Dort angekommen gingen wir elf Tage auf Reede und ich fand mich in meiner Überzeugung bestätigt, es sei für mich das Beste, im Bereich Wirtschaft nur als einfache Stewardess zu fahren. Butterschnittchen zu schmieren, damit der Kapitän für seine Freundin an Land ein Mitbringsel hat, das wäre von mir lautstark kommentiert worden, und was dann hätte passieren können, na ja. Der Master mit seinem innigen Bedürfnis nach Liebe war der Einzige, der während der Reedezeit täglich an Land kam. Später im Hafen haben wir im seichten Gewässer nach großen Muscheln gesucht und diese auch gefunden. Dort wühlten ebenfalls sowjetische Seeleute im Schlamm herum. Irgendwie hatten die wohl registriert, dass ich immer unzufrieden mit meinem Fang an Bord ging. Beim Auslaufen befand ich mich im Fotolabor und auf einmal klopfte es ganz laut an die Tür. Dazu die Worte: „Komm ganz schnell raus, die Russen wollen was von dir.“

An Deck angekommen, konnte ich nur noch staunen. Da begleitete uns ein Rettungsboot und darauf stand ein Mann und schwenkte eine riesengroße Muschel. Dazu rief er immer: „For Cheike“. Da haben wir dann eine Pütz herabgelassen und das Geschenk an Deck gehangelt. Diese Muschel fühlt sich bei mir zu Hause immer noch wohl.

Den übrigen von uns gefundenen Muscheln gönnten wir einen kurzen Aufenthalt im Süßwasser, spontan mussten sie sich übergeben und schauten dafür vor ihre Tür. Dort wurden sie schnell festgebunden und aufgehängt. Bei den meisten hat es geklappt, und das Muschelgehäuse war danach leer.

Der Polit stand immer dabei und meinte, dies wären ausgesucht schöne Stücke für den Solibasar in der Patenstadt Schwerin. Er hat auch letztlich eine große Tüte voll davon bekommen. Deren Inhalt hat den Schwerinern gezeigt, dass Landbewohner mit einer Muschel nicht nur das Meer rauschen hören, sondern auch ganz typisch riechen können. Sorry, hätte sich der Polit auch einmal mit auf die Jagd begeben, dann hätten wir ihn vor einem derartigen geruchsintensiven Patenschaftsgeschenk gewarnt.

Das Wort zum Schluss

„25 Jahre deutsche Einheit“ könnte das Motto dieses 13. Bandes unserer BORDGESCHICHTEN im Jahre 2015 heißen. Die Sichtweisen auf dieses Jubiläum unterscheiden sich. Manche ehemalige Seeleute assoziiert es noch heute mit der Unglückszahl 13. Die deutsche Wiedervereinigung war gleichzeitig mit den größten Umbrüchen in der privaten Lebensplanung aller Beschäftigten der Deutschen Seereederei verbunden. Mit dem Eintritt in die Marktwirtschaft und dem anschließenden Niedergang des Unternehmens DSR, der geforderten raschen Privatisierung durch die Treuhand geschuldet, fand manche Laufbahn auf See ebenso wie in den Landbereichen ein abruptes Ende.

Allein im Jahre 1990 verließen unter dem Druck der Umstände 5319 Mitarbeiter das Unternehmen, 40 Prozent der am 1. Januar 1990 gezählten Belegschaft. Vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Dezember 1993 sank der Personalbestand allein in der Flotte von 8271 auf 1978 Seeleute. Zum 31. Dezember 1993 waren von einstmalen rund 200 Schiffen, deren Zahl allerdings schon in den Jahren zuvor reduziert worden war, noch 49 Einheiten übrig geblieben. 114 Schiffe waren seit der Währungsunion ausgesondert worden. Den übrig gebliebenen Bestand teilten sich zum 1. Januar 1994 die neuen, nun privatisierten DSR-Gesellschaften DSR-Senator Lines Holding (17 Einheiten), die Reederei Laeisz (23), Euroseabridge (8) und Deutsche Seereederei Touristik (1).

Die neuen privaten Eigentümer konnten ihre Visionen von den blühenden Landschaften in den Decksfugen einstiger DSR-Schiffe verwirklichen. Sollte der seines Berufs beraubte ehemalige DSR-Seemann mit seiner angelernten Einsicht in die Notwendigkeit diese Entwicklung gutheißen? Wohl kaum.

Die gesellschaftlichen Umbrüche im Herbst 1989 führten aber auch zu erfreulichen Ergebnissen für den Seemann. Die gängelnde Industriekreisleitung der SED löste sich im Februar 1990 auf. Gleichzeitig wurden 100 Politoffiziere „außer Dienst gestellt“. Ihnen folgte das Direktorat Ordnung und Sicherheit. Die dort verwaltete spezifische Disziplin, Ordnung und Sicherheit hatte sich mit dem Fall der Mauer erledigt. Den Anträgen auf Rehabilitation von rund 400 ehemaligen Mitarbeitern, die per Willkürakt aus ihren Anstellungen entfernt worden waren, wurde stattgegeben. 3,6 Millionen DDR-Mark und rund 500.000 D-Mark ließ sich das Unternehmen diese Wiedergutmachung kosten.

Für den Seemann änderte sich das Verhältnis zu konvertierbaren Währungen. Es wurde wesentlich entspannter. Gleichzeitig stieg die Wertschätzung der einst vom raren Handgeld erworbenen Mitbringsel. Doch nun verschmähten die Schiffe den Heimathafen. Größere Souvenirs, wie Fensterbänke aus Carrara, blieben dabei buchstäblich auf der Strecke. Die gab es jetzt im Baumarkt.

Endlich konnte der Seemann die lang erhoffte unendliche Freiheit genießen – bei zur Regel gewordenen Langstreckenflügen über den Wolken, voller Ängste, voller Sorgen. Und dann? Verwaltung und Flotte rückten solidarisch enger zusammen. Alle merkten, sie saßen im gleichen Boot – mit einem Leck in der Bordwand. „Macht euch raus! Auf See wird euch nicht gekündigt“, hieß ein gut gemeinter Rat.

Gleichwohl lässt sich das erwähnte Jubiläum nicht völlig ignorieren, schon allein der Tatsache geschuldet, dass ohne die deutsche Einheit weder der DSR-Seeleute e.V. noch seine Buchreihe existieren würden. Mancher wäre allerdings lieber weiter gefahren als heute die BORDGESCHICHTEN lesen zu dürfen.

Auch die neuen Chancen sind Inhalt dieses Bandes. Bernd Beier als auch Werner Molle berichten von den neuen Herausforderungen. Wer wie sie an seine frühere Tätigkeit erfolgreich anknüpfen konnte, wird diese erweiterten beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten in

seiner Lebensbilanz nicht missen wollen. Den Rest beschleicht noch immer ein flaues Gefühl in der Magengegend.

Auch in diesem Band berichten die Autoren in ihren weitestgehend von Politik und Polemik befreiten Berichten über gute und schlechte Zeiten in den Jahren davor. Die den Seemann oftmals belastenden, von wenig Verstand der Verantwortlichen zeugenden sozialen Erscheinungen werden allerdings nicht ausgespart.

Erlebnisse von Seeleuten aus jenen Tagen, als sich das Oberste nach unten kehrte, wurden in den BORDGESCHICHTEN noch nicht erschöpfend behandelt. Das o. g. Jubiläum könnte der Anlass sein, dieses Schwarze Loch zu beleben.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild:

Der vom Bug abgebrannte Rostocker Greif des ehemaligen CS DSR EUROPE.
Chief Bernd Beier (li.) und der Bauleiter (re.) in der chinesischen Werft Huangpo.
Foto: Bernd Beier

Rücktitel:

Ehemalige Geschäftsadressen der DSR in Rostock:
l.o. Wasserstraßenamt (hervorstehender Altbau), Lange Straße
Postkarte: Sammlung Kurt-Werner Langer
l.u. Haus der Schifffahrt, Lange Straße (1965)
Foto: Friedrich Seibicke
r.o. Bürogebäude am Überseehafen
Foto: Hans-Jürgen Marnau
r.u. Erstes Bürogebäude, Stadthafen, heute Bühne 602
Foto: Hans-Jürgen Marnau

Innentitel:

Feuerschiff ELBE I
Foto: Joachim Müller

Zum Inhalt:

Fotos: Friedrich Seibicke: Seite 4, 42, 87, 89, 90, 97, 99, 110, Bernd Beier: 7, Werner Molle: 12, 13, 16 (2), Wolfgang Landgraf: 23, 29, Klaus Wesemann: 31, Gerd Fiebiger: 38, 55, 66, 69, Stephan Bohnsack: 49, 50, Jürgen Dillwitz: 51, 52 (2), Werner Fischer: 53 (2), 54, Jürgen Sindermann: 63, 64, Karl-Friedrich Beese: 75, 77, 78, Rolf Meinecke: 98, Christian Lange: 111, Volkmar Gagalon: 113, Fritz Stiller: 119, 120 (6), Eberhard Richter: 123 (2), Olaf Hermann: 125, 127, Hans-Jürgen Marnau: 136, Mario Schache: 148, 150, 151, 152, 153, 155, 157, Heike Metz: 158

Sammlungen: Bernd Beier: Seite 6 (3), 7 (2), Werner Molle: 11 (2), Heike Metz: 30, Kurt-Werner Langer: 45, Hans Wölbing: (Archiv DSM) 57, 59, Karl-Friedrich Beese: 74, Friedrich Seibicke: 76, 96, 104 (2), 144, Detlef Stolz: 100, 101 (2), Archiv DSR-Seeleute e. V.: 105, Christian Lange: 112, Olaf Hermann: 126, 129, 131, Hans-Jürgen Marnau: 135, Mario Schache: 153

Grafik/Karikaturen: Rüdiger Domnick: Seite 81, 82 (6), 83 (6), 84 (6), 85 (6)

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Am 3. Oktober 1990 erfüllte sich der Auftrag des Grundgesetzes, die Einheit Deutschlands in Freiheit zu vollenden. Mit diesem Ereignis verbinden sich für fast alle damaligen Seeleute der Deutschen Seereederei mehr oder minder große berufliche Konsequenzen. Mit dem Eintritt in die Marktwirtschaft und dem anschließenden Niedergang des Unternehmens DSR fand manche Laufbahn auf See ein abruptes Ende. Der Seemann erinnert sich nur ungern zurück.

Die Palette der Themen im Band streift auch diese Umstände. Gleichzeitig wird wieder ein Bogen vom Anfang bis zum Ende der Deutschen Seereederei geschlagen. Die Autoren erzählen in ihren Berichten über gute und schlechte Zeiten in diesen Jahren. Die sozialen Erscheinungen, oftmals belastend für den Seemann, werden nicht ausgespart. Mancher kehrte deshalb dem Land den Rücken. Das „ungesetzliche Verlassen“ spielt in den Beiträgen ebenso eine Rolle wie die sich nach 1990 neu ergebenden Chancen für eine berufliche Fortentwicklung.

Erstmals kommen Fischer aus Cuxhaven zu Wort.

Möge dieser Band XIII der Reihe, nach einem Vierteljahrhundert deutscher Gemeinsamkeit gleichermaßen in Ost und West wohlwollend aufgenommen werden.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHE SEEREDEEREI