

# BORDGESCHICHTEN

XIV

Aus Tagebüchern  
ehemaliger  
Seeleute



**DSR**  
Seelente e.V.

# **BORDGESCHICHTEN XIV**

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg  
2016



GEORG BÜCHNER – Blick über die Reling auf Stelling an Bug

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 14/2016,  
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, und Kurt-Werner Langer, Güstrow  
homepage: [www.seeleute.de](http://www.seeleute.de) e-mail: [bordgeschichten@seeleute.de](mailto:bordgeschichten@seeleute.de)

Gesamtgestaltung und Druck: Graphische Werkstätten Zittau GmbH

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

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2015

© 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

Als ich in der Bundeslotsenkammer beiläufig erwähnte, dass ich gebeten wurde, ein Vorwort zur neuen Ausgabe der BORDGESCHICHTEN der DSR-Seeleute zu schreiben, blickte ich in erstaunte Gesichter und ein Kollege vom Nord-Ostsee-Kanal erwiderte mir: „... aber die Deutsche Seereederei gibt es doch schon lange nicht mehr!“

Das stimmt zwar, um so erstaunlicher und erfreulicher ist es, dass die BORDGESCHICHTEN nun schon in ihren 14. Jahrgang gehen. Sie beschreiben sehr persönlich die Entwicklung der Deutschen Seereederei von ihren Anfängen bis zu einer der weltgrößten Reedereien mit zeitweise über 200 Schiffen. Der historisch wertvolle Beitrag liegt meines Erachtens darin, dass, von der Basis her, sehr interessante Einblicke in das damalige Bordleben gewährt werden. Aus allen Bereichen der praktischen Seefahrt, von der Kombüse bis zum Kapitän, werden mit verschiedenen Episoden diese Jahre wieder lebendig.

Meine ersten Reisen als Decksman absolvierte ich auf KÜMOS, wie dem MS PINGUIN in der Nord- und Ostsee. Nach dem Studium ging es dann auf Große Fahrt – zunächst mit Typ X-Schiffen (u.a. BERNHARD BÄSTLEIN und ANTON SAEFKOW) nach Mittelamerika, dann mit Schiffen der Typ XD-Klasse nach Ostasien und Südamerika (u.a. NAUMBURG und SCHWARZBURG).

Mit der SANGERHAUSEN bin ich nach Fernost sowie mit der PRITZWALK und der FREDERIC JOLIOT-CURIE rund um Afrika gefahren.

Zu jedem Schiffsnamen könnte ich ganze Geschichten schreiben, z.B. wie ich als junger II. Nautischer Offizier der NAUMBURG zusammen mit dem Funker „illegal“ in Nampo/Nordkorea an Land war. Gleichzeitig wurde unser Chief Mate im Hafen verhaftet. Er hatte sich die Ballennummern der für uns bestimmten Tabakladung notiert, weil die unteren der viel zu hoch gestauten Lagen unter dem Druck schon zerbröselten. Unglücklicherweise waren in seinem Notizbuch auch diverse Containernummern vermerkt, die vor 30 Jahren alle noch mit „US-“ begannen. Damit war der „Hochverrat“ bewiesen. Nur mit sehr viel Wodka konnten wir alle in der Nacht von Kapitän Manne Haarsch ausgelöst werden.

Ironischerweise absolvierte ich meine längste Seereise auf dem Schnellfrachter FRIEDRICH ENGELS unter Kapitän Peter Jungnickel nach Indien und Pakistan. Als ich nach acht Monaten zu Hause ankam, zeigte mir meine Frau unsere damals zweijährige Tochter am Fenster im fünften Stock unserer Neubauwohnung in Greifswald. Sie war in der Zeit so gewachsen, dass ich sie auf diese Entfernung und auf den ersten Blick zunächst für meine Nichte hielt. So könnte ich zu jedem Schiff und zu jeder Reise etwas erzählen, aber das würde den Rahmen eines Vorwortes sicherlich sprengen.

Nun bin ich bereits seit 15 Jahren Ältermann oder wie man in Warnemünde immer noch sagt, „de Lotsenkummandür“ der Lotsenbrüderschaft Wismar/Rostock/Stralsund, die das Seelotsrevier der gesamten ostdeutschen Küste bedient. Die Reede vor Warnemünde ist in den letzten Jahren wieder voller geworden und die Zahl der Rostock anlaufenden Schiffe nimmt stetig zu.

Die vielen Reisen unter der blau-rot-blauen Flagge der DSR werden mir immer in schöner Erinnerung bleiben. Ein Dankeschön dem Verein DSR-Seeleute e.V. und der Redaktion BORDGESCHICHTEN, dass sie diese Zeit nicht in Vergessenheit geraten lassen.

Kapitän Dr. Christian Subklew  
Lotsenbrüderschaft Wismar/Rostock/Stralsund



Damals war's

## Greif zur Feder, Seemann

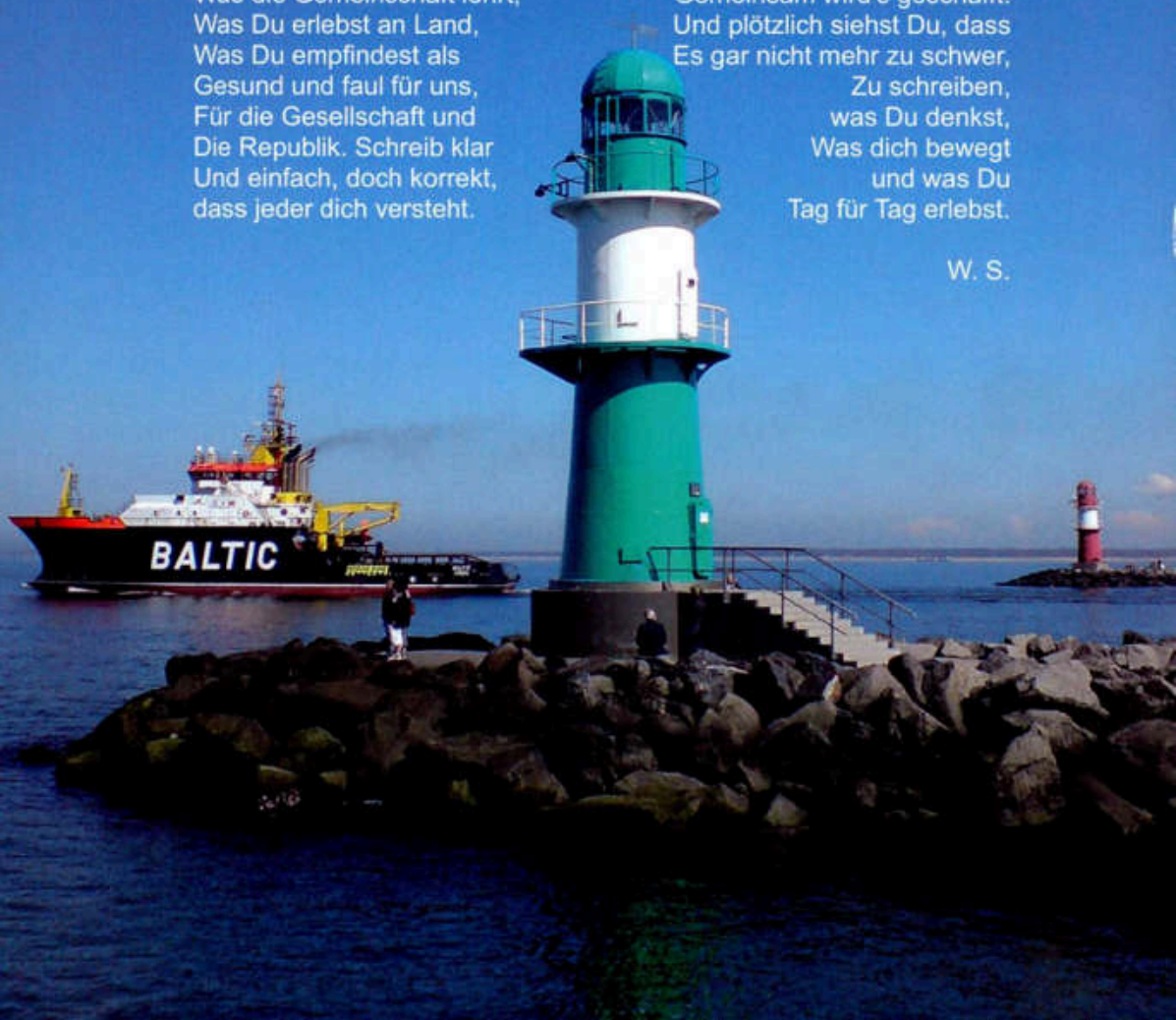
Greif zur Feder, Seemann! –  
Du meinst, es ist zu schwer  
Und Du hast keine Zeit,  
Vielleicht auch keine Lust,  
zu schreiben, was Du denkst,  
Was dich bewegt und was  
Du Tag für Tag erlebst? –

Greif zur Feder, Seemann!  
Viel leichter ist es, als  
Du glaubst, versuch' es nur  
Und fange erst mal an.  
Sieh Dich nur um, und das,  
Das schreibe auf: Dein Werk,  
Das Du vollbringst an Bord,  
Was die Gemeinschaft lehrt,  
Was Du erlebst an Land,  
Was Du empfindest als  
Gesund und faul für uns,  
Für die Gesellschaft und  
Die Republik. Schreib klar  
Und einfach, doch korrekt,  
dass jeder dich versteht.

Greif zur Feder Seemann,  
Und sei Dir stets bewusst:  
Der Frieden ist das Glück  
der Menschheit in der Welt,  
und alles, was Du tust,  
dient nur dem einen Ziel:  
Den Krieg zu ächten und  
den Frieden zu bewahr'n.

Greif zur Feder, Seemann,  
Und wenn's nicht gleich gelingt,  
Sei nicht verzagt, komm her,  
Wir helfen Dir dabei,  
So wie Du's kennst an Bord.  
Gemeinsam wird's geschafft.  
Und plötzlich siehst Du, dass  
Es gar nicht mehr zu schwer,  
Zu schreiben,  
was Du denkst,  
Was dich bewegt  
und was Du  
Tag für Tag erlebst.

W. S.



## Inhaltsverzeichnis

|                    |                                                                                |     |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Walter Jangel      | Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse .....                                 | 6   |
| Lothar Flögel      | Als Lotse in Angola .....                                                      | 11  |
| Klaus Ammersdörfer | Ich wollte bleiben – musste ich gehen? .....                                   | 15  |
| Reinhard Lachs     | Grenzdurchbruch paradox .....                                                  | 17  |
| Karl-Heinz Flegel  | Schillers „Bürgschaft“ maritim .....                                           | 19  |
| Joachim Paul       | West-östliche Begegnungen .....                                                | 22  |
| Fritz Stiller      | Eine Freundschaft über Grenzen .....                                           | 26  |
| Rolf Marschner     | Mit MS OCKENFELS in den Persischen Golf. ....                                  | 29  |
| Werner Molle       | Mit MS DEUTSCHLAND rund Kap Hoorn .....                                        | 32  |
| Hartmut Kellner    | Vorwärts immer, rückwärts nimmer .....                                         | 37  |
| Rainer Ritter      | An Bord des CS PUSAN SENATOR im November 1998 .....                            | 40  |
| Ingo Hahn          | Havarie des CS BRANDENBURG vor Sri Lanka .....                                 | 45  |
| Roland Mahnke      | Schlepppreise nach Alang .....                                                 | 51  |
| Karl-Otto Ebeling  | Wie alles begann .....                                                         | 57  |
| Dr. Heinz Ebert    | Ein kurz entschlossener Einsatz .....                                          | 67  |
| Redaktion          | Das Wirken des Medizinischen Dienstes (MDV)<br>der Direktion Schifffahrt. .... | 70  |
| Hans Wölbing       | Gesunken, gestrandet, verschollen .....                                        | 76  |
| Hans Richter       | Seitenschlepper. ....                                                          | 80  |
| Jens Rösemann      | Wilfried .....                                                                 | 89  |
| Redaktion          | Dramatische Evakuierungsaktion vor Aden .....                                  | 95  |
| Gerd Uwe Detlefsen | Die Deutsche Seereederei in Wort und Bild .....                                | 107 |
| Peter Gutting      | Aus meiner Matrosenzeit auf dem Kümo POEL .....                                | 111 |
| Redaktion          | Eine Rückkopplung .....                                                        | 114 |
| Kurt-Werner Langer | Überschmuggler .....                                                           | 115 |
| Günter Pürschel    | Die Jungfernnreise des MS NORDHAUSEN nach Fernost. ....                        | 118 |
| Friedrich Seibicke | Turn your radio on .....                                                       | 130 |
| Michael Rümmler    | Grundberührung im Kleinen Belt .....                                           | 138 |
| Detlef Stolz       | Frachtschiffpassagiere .....                                                   | 141 |
| Paul Rohr          | Gedanken eines jungen Neunzigjährigen .....                                    | 145 |
| Marianne Rosada    | Freud und Leid einer Arbeitskräftelenkerin .....                               | 149 |
| Klaus Döbler       | Auf, zur Safari! .....                                                         | 151 |
| Werner Clemens     | Seefahrer auf Safari .....                                                     | 154 |
| Hubert Wazlawik    | Drei Anekdoten aus meiner Seekiste. ....                                       | 155 |
| Wolfgang Jacob     | Verbleib ehemaliger Schiffe<br>der staatlichen Rostocker Handelsflotte .....   | 157 |
|                    | Nachwort .....                                                                 | 159 |
|                    | Abbildungsnachweis .....                                                       | 160 |



## Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse

Lohnt ein Rückblick auf Ereignisse, die 25 und mehr Jahre zurückliegen? Die Meinungen dazu sind kontrovers, weil es zu den Vorgängen, die den gesellschaftlichen Umbruch 1989 begleiteten, sowohl bejahende als auch ablehnende Betrachtungsweisen gibt. Es soll hier nicht um die wissenschaftliche Aufarbeitung der Wendefolgen gehen. An dieser Stelle gibt es auch keinen abgehobenen „Kommentar zur Lage der Nation“ eines Parteikaders von ganz oben. Letztlich bleibt eine Beurteilung der Schilderungen dem Leser überlassen. Ihm wird mit auf den Weg gegeben, dass jeder Mensch eine unterschiedliche, subjektive Sicht auf die sozialen Erscheinungen in der Gesellschaft hat. Diese ist seiner ganz persönlichen Entwicklung, seinem Wissen und seinen Erfahrungen geschuldet.

Ereignet sich in einem Landstrich ein politisches Großereignis, sei es ein heißer oder kalter Krieg, sei es eine blutige oder friedliche Revolution, gibt es immer Gewinner und Verlierer. Die Gewinne können politischer und/oder materieller Natur sein. Das Gros der Volksmassen gehört meistens zu den Verlierern. Genau das trifft auch auf die so genannte „friedliche Revolution“ in der DDR zu. (Marxistische Definition der Revolution: „Sprunghafte qualitative Veränderung der Macht durch die progressive Klasse“. Hier fängt der Streit schon an.)

Am enttäuschtesten sind danach meistens die eigentlichen „Revolutionäre“. Sie wurden, geschichtlich gesehen, schon immer um die Früchte ihrer Revolution betrogen, seien es die 1848er, die Roten Matrosen 1918 oder die Kämpfer vom Maidan in Kiew heute. Die Gewinner, die in der Regel kaum mit der Revolution zu tun hatten, reißen sich um die Beute. Jeder will der Erfolgreichste beim Raffen sein. Nach 1989 kaufte der Solvente alles zwischen Rügen und Erzgebirge auf, was ihm unter die Finger kam, vom Schwermaschinenbau in Magdeburg bis zum Abbruchhaus im Leipziger Osten. Diesem Schicksal mussten sich auch die DSR und ihre Seeleute ergeben. Von einem auf den anderen Tag wurde ihnen beschieden, nach fast vierzig Jahren der einschlägigen Tätigkeit zu blöd für das Geschäft der internationalen Schifffahrt zu sein. Der materielle Wert der DSR wurde mit Hilfe der wohlwollenden Treuhandanstalt durch die vorher in Hamburg bestimmten neuen Eigner der Schiffe einkassiert und die Seeleute zum größten Teil der Wohlfahrt des Staates überlassen bzw. in die eigene Selbstständigkeit mit dem Motto „Friss Vogel oder stirb“ entlassen. Es interessierte die große Politik nicht, wer wo landete und wie er im Leben noch zurecht- oder weiterkam. Relativ wenige Seeleute hatten das Glück, noch eine Zeitlang auf den ihnen vertrauten Schiffen, wenn auch unter anderen sozialen Vorzeichen, ihrer Arbeit nachzugehen. Durch die kennengelernten unterschiedlichen Sitten und Gebräuche in den zuvor angelaufenen Häfen fiel es Hein Seemann relativ leicht, sich auf aktuelle Situationen einzustellen.

Was wurde aus denen, die mit oder ohne Abfindung gegangen wurden? Wer das entsprechende Alter und die Voraussetzungen besaß, ging in den Vorruhestand oder in die noch verhältnismäßig gut bezahlte Arbeitslosigkeit. Danach übernahm die Seemannskasse die Versorgung des einstigen Seemanns. Er glitt nahtlos in die Regelaltersrente über. Allgemein gesehen eine glückliche Fügung für ihn. So erging es auch dem Autor. Praktisch bedeutete das mitunter zehn Jahre länger Rentnerdasein bei ausreichender Versorgung und noch vorhandener körperlicher und psychischer Gesundheit. Pfandflaschen sammeln war nicht nötig.

Wem das Glück hold war, der konnte sich über eine Wiederaanstellung in seinem Beruf freuen, sei es weiterhin als Teil einer Besatzung oder als Mitarbeiter in anderen deutschen Reedereien, in Häfen oder Aufsichtsfirmen wie Seerberufsgenossenschaft oder Klassifikationsbehörde.



Einige fanden Beschäftigung als Lotsen, Kanalsteuerer oder Festmacher. Das Angebot an fähigen Seeleuten war für den westdeutschen Seefahrtsmarkt plötzlich derartig groß, dass sich Personalchefs die Rosinen herauspicken konnten. Im Verhältnis zur einstigen Anzahl von Seeleuten, die noch 1989 unter der DSR-Flagge fuhren, war die Anzahl solcher Glückskinder allerdings verschwindend gering.

Trotz Weiterbeschäftigung im Beruf bekam das alles einen bitteren Beigeschmack. Obwohl reine DSR-Besatzungen in der Anfangszeit der privatisierten Reederei ihre Schiffe und Ladungen ebenso sicher und pünktlich wie ihre altbundesdeutschen Berufskollegen ans Ziel brachten, erhielten sie nicht die volle Heuer nach Tarif. Es herrschte halt die irgendwoher ausgegebene Devise, dass der ehemalige DDR-Bürger nicht die volle Arbeitsproduktivität bringe. Diese Parole galt auf Jahre und noch immer für die fünf „neuen“ Bundesländer. Auf gut Deutsch hieß das Urteil pauschal: „Alles faule Säcke.“ Dem war aber nicht so. Die Betroffenen zahlten durch diese Vorgehensweise einen Teil der Kosten der Einheit und mehrten den Profit des Reeders.

Ein gewisser Teil der Seeleute verdingte sich auf Schiffen unter ausländischer Flagge. Das galt in erster Linie für Nautiker und Ingenieure aller Dienstränge. Einige von ihnen konnten durch die Weiterbeschäftigung im Beruf, egal unter welcher Flagge, ihren durch das Vorhandensein einer West-Oma vor der Wende gestoppten Aufstieg fortsetzen, wurden Kapitäne und Leitende Ingenieure.

Ohne großen Nachruf verabschiedeten sich die Planstellen für Politoffiziere und Purser, für den gesamten Bereich der Lehrlingsausbildung oder des Bereiches „Soziales und Kultur“. Für die Betroffenen hieß es fortan: „Ab in die Marktwirtschaft und verdient euch die Banane, für die die Leute im Tal der Ahnungslosen auf die Straße gingen.“

Was wurde aus den anderen Seeleuten? Manche zogen es vor, dem Land ganz und gar den Rücken zu kehren. Viele veränderten ihre bisherige Wohngegend, weil sie der sich bietenden Arbeit in anderen Bundesländer hinterher ziehen mussten. Sie wurden bei Beschaffungsämtern der Bundeswehr oder als technisches Personal bei der Bundesmarine eingestellt. Einige fanden Anstellung bei der Deutschen Telekom, sei es als Bürowerkstätiger oder als Techniker, der weltweit Sendeanlagen der Deutschen Welle betreute. Solche Tätigkeiten boten noch eine gewisse Befriedigung. Wie groß das Glücksgefühl eines Kapitäns war, der zum Naturschutzwächter im Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft „umgeschult“ wurde, lässt sich kaum erahnen. Nautiker verdingten sich unter anderem fortan in der Lebensmittelherstellung oder als Pharmavertreter. Technische Ingenieure fanden Beschäftigung bei Stadtwerken, Funkoffiziere wurden Pizzabäcker, Versicherungsmakler, Physiotherapeut, freischaffender Künstler oder versuchten sich mit unterschiedlichem Erfolg in der IT-Branche. Mannschaftsdienstgrade landeten als Kapitäne der Landstraße hinter Lenkrädern oder auf dem Bau. Manche guten Köche machten Karriere in der Gastronomie. Stewardessen fanden sich hinter Supermarktkassen wieder oder wurden mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aus der Statistik der Arbeitsämter heraus gerechnet. Viele konnten wieder in ihren einst erlernten Beruf einsteigen. Einige wagten den Sprung in die Selbstständigkeit. Bei manchen ging es schief. Andere setzten zur rechten Zeit aufs richtige Pferd, ließen sich die von ihnen gestellten Rechnungen fantastisch bezahlen. Solche Leute erlangten materiellen Wohlstand. Denen war die Wende ein Glücksumstand. Aber auch für sie galt der schweißtreibende Spruch:

„Seht, durch Arbeit von früh bis spät ist mein Werk geraten.

Der Neider sieht nur das Beet, aber nicht den Spaten.“

Nicht immer brachten aus der Not heraus geborene Tätigkeiten die Erfüllung, sofern man überhaupt eine ergattern konnte. Sie waren nur dem inneren Antrieb geschuldet, schlicht und einfach Miete und Brot bezahlen zu können. Durch Frust gingen einst intakte Familien



zu Bruch. Die Betroffenen waren nicht glücklich und wurden zum Teil auch seelisch krank. Krank die Seele, krank auch bald der Körper. Und leider Gottes sind viele ob der körperlichen Leiden vor ihrer Zeit verstorben. Nur zweimal Rente bezogen zu haben oder nur knapp über die sechzig Jahre alt geworden zu sein, kann nicht als glücklicher Lebensabend für sich und die Familie bewertet werden. Es muss leider auch erwähnt werden, dass sich einige trotz vorhandener Intelligenz in die so genannte Gosse gesoffen haben und dann anonym unter der Grasnarbe bestattet wurden.

Alles in allem war die „Freisetzung“ so vieler qualifizierter Menschen eine unglaubliche Verschwendung von Intelligenz und fundierter Berufserfahrung. Das mag in den ersten Jahren noch durch die täglich verfügbare Banane übertüncht worden sein. Die „hart erkämpfte“ Reisefreiheit hingegen nahm mit der Abnahme des verfügbaren Geldes im gleichen Maße ab. Vielen wurde in der Praxis das Wissen um die Ohren gehauen, was sie in ihrer Ausbildung irgendwann gehört oder gar begriffen hatten. Unser Senior-Kommilitone zum Erwerb des Funkzeugnisses an der Seefahrtsschule drückte es so aus: „Wir sind alle nicht gerne zu den Vorlesungen im Fach marxistische Philosophie gegangen, weil es für den praktischen Seefunk ohne Belang war. Aber: Sie haben uns nicht belogen! Die Realität der Theorie erleben wir jeden Tag.“

Die Ansichten eines Neu-Bundesbürgers ohne Bruch oder „sozial verträglichen Abbruch“ des Arbeitsleben sind zwangsläufig andere als die eines Betroffenen, der sich nach 1989 von Umschulung zu Umschulung, von einem befristeten zum anderen befristeten Job durchschlug. Einige merkten bald, andere später, dass man von „Freiheit“ und „Rechtsstaat“ allein nicht satt werden kann. Und das galt im vollen Umfang auch für entlassene Seeleute.

Die Rückkehr mit dem Brotschiff in den Heimathafen barg nach 1989 immer die Möglichkeit, die Kündigung in die Hand gedrückt zu bekommen. Bedrückend war es auch, wenn Hein Seemann dann erfuhr, dass wieder 1000 Leute entlassen und 20 Schiffe durch die Treuhandanstalt verhökert worden waren. Wann ist man selbst dran? Latenter Frust beim Seemann, latenter Frust landauf landab, wenn Betriebe „abgewickelt“ wurden. Wem diese Zeit noch immer schwer im Magen liegt, wer seither kein Bein mehr so richtig an Deck bekam und sich entsprechend artikuliert, ist nicht wohl gelitten in der Friede-Freude-Eierkuchen-Gesellschaft.

Wie erging es dem Seemann, der noch eine Weile, im Glücksfall bis zu seiner Rente, bleiben durfte? Im Rückblick gesehen war die Umstellung auf die neuen Verhältnisse für seine restliche Seefahrtszeit nicht so gravierend, als dass sie geistige Schäden hinterlassen hätte. Manchmal vermisste man einst Bewährtes wie zum Beispiel die Küchenkommission. Einem Koch auf DSR-Schiffen wurde es nicht überlassen, nach Gutdünken zum Wohl oder zum Unwohl der Besatzung in seinem Bereich zu agieren. Die Crew hatte mitzubestimmen, was auf die Back kam. Solange sich noch ein DSR-Koch an Bord befand und die Ausrüstung von Rostock her erfolgte, war mit der Verpflegung eine Grundvoraussetzung für die Bordzufriedenheit des Seemanns gegeben. Mit dem Zukauf von Lebensmitteln unterschiedlicher Art und Qualität im Ausland und/oder gar das Agieren eines „Schweine“-Kochs ausländischer Herkunft war die Bordzufriedenheit bald perdu. Eigenartigerweise stiegen mit den neuen Eignern auch die Preise beim Stamm-Schiffshändler an. Warum das, lautete oftmals die Frage der Köche. Ja, die Reederei möchte auch ihre Prozente haben. Man war sich seitens der „Hamburger Kaufleute“ also nicht zu fein, am Bord-Verpflegungsgeld, das übrigens nicht stieg, mitzuverdienen.

Gut, Partei- und FDJ-Lehrjahr entfielen. Die „Blindenschulung“ der Nichtorganisierten in Partei und FDJ entfiel ebenfalls. Es entfielen aber auch die gemeinsamen Abende wie Bord- und Sportfeste, literarische Abende sowie andere Feieranstöße. Es gab keine bezahlten,



gemeinsamen Exkursionen mehr. Es war dem Seemann nun selbst überlassen, ob er mehr von Land und Leuten zu sehen bekam oder es beim Ablesen des Tiefgangs beließ. Die Herausbildung eines Gemeinschaftsgefühls war nicht mehr gefragt. Mach deine Arbeit und halt's Maul!

Bis 1989 war es für den Fahrensmann gut und günstig, im Heimathafen auf- und abzustiegen. Der Absteiger konnte seine Bordsachen im Seesack oder Koffer verstauen und sie bei der Sozialen Betreuung/Effektenkammer der DSR zur Aufbewahrung bis zum nächsten Aufsteigen abgeben. Er fuhr zur Familienbeglückung nur mit leichtem Handgepäck nach Hause. Und von dort zur Beglückung der Arbeitskräftelenkung wieder zurück nach Rostock. Nach der Wende gab es zum Aufsteigen, da die Plünnenaufbewahrung marktwirtschaftlich weggefallen worden war, mehrere Möglichkeiten mit seinen Effekten an Bord zu kommen. Ging die Reise vom Heimathafen los, war halt Schleppen in die Schluchten oder anderswohin und wieder zurück angesagt. Das galt auch bedingt für die Anreise Rostock und weiter mit dem Bus nach irgendwohin in Europa. Zu bedenken war dabei, dass das zeitlich nicht mehr planbare Absteigen überall in der Welt passieren konnte. Man musste sozusagen Wegwerf- oder One-Way-Klamotten bis zum Absteigehafen einpacken.

Eine relativ kurze Busreise zum Aufsteigen in Europa, zum Beispiel von Rostock nach Aarhus, war noch unter der Rubrik „Land und Leute kennen lernen“ einzuordnen. Eine Busanreise Rostock – Bordeaux oder eine Heimfahrt Ravenna – Rostock bedeutete schon zu viel des Guten. Man wurde nächtens durch Paris gekarrt und bekam es kaum mit. Das galt analog auch für An- und Abreise per Flug. Langstreckenflüge Shanghai – Peking – Moskau – Schönefeld oder Durban – Johannesburg – Zürich – Berlin hätten Pauschaltouristen vorbehalten bleiben sollen.

Mit der Verkündung der Reisefreiheit am Abend des 9. November 1989 änderte sich schlagartig das Prozedere der Aus- und Einklarierung im Heimathafen. Das wurde über die vorangegangenen Jahre in unterschiedlichster Form durch die Behörden, sprich Zoll- und Passkontrolle, gehandhabt. Mal war es Mode, dass sich jedes Besatzungsmitglied in der Kammer aufzuhalten habe, mal nicht. Dort wurde dann das Passfoto im Seefahrtbuch mit dem real existierenden Gesicht verglichen und bei Übereinstimmung der Fall auf der aktuellen Besatzungsliste abgehakt. Der Zöllner schaute herum, um aus seiner Sicht verwerfliche Trophäen zu finden. Mit der Zeit wurde den Beteiligten solch ein Aufwand zu viel. Also fanden sich später alle Besatzungsmitglieder zur Kontrolle in der Mannschaftsmesse ein. Der Schiffsbetrieb ruhte. Der Grenzer war damit schnell am Ende seiner Aufgabe. Der Zoll pickte sich wahllos Besatzungsmitglieder oder auch gezielt seine Pappenheimer zur Kammerkontrolle heraus, die bereits durch vorangegangene Zollvergehen aufgefallen waren. Alles in allem für den ehrlichen Seemann etwas nervenbelastend, wenn er tatenlos rumsaß und noch irgendwelche notwendigen Arbeiten zum Auslaufen zu erledigen waren.

Am 10. November 1989, einen Tag nach dem Mauerfall, hieß es wieder einmal Auslaufen zu einer Vietnam-Reise. Wenn nicht gerade das Kommando „Klar vorn und achtern“ gekommen wäre, hätte so mancher die Ausklarierung nicht mehr mitbekommen. Zoll und Grenze, je eine Person, kamen an Bord, drückten ihre Stempel in die Papiere und waren nach zehn Minuten mit den Formalitäten fertig. War es wirklich nun so einfach geworden oder drückten sie mit solch einer sehr abgespeckten Abfertigung nur ihren aufkommenden Frust aus? Auch ihre berufliche Perspektive lag auf dem Roulett-Tisch.

Eine große Veränderung trat im Verhältnis des Seemannes zu konvertierbaren Währungen, verbunden mit Einkäufen im Ausland und deren Transport nach Hause, ein. Bis 1989 musste man sein Handgeld zusammenhalten, wenn ein größerer Einkauf geplant war. Das hat die



Bildung des Wertgefühls für ein Souvenir oder einen technischen Artikel stark beeinflusst. So manche damalige Erwerbung wird auch noch nach vierzig Jahren wertgeschätzt. Der Transport zum Heimathafen und weiter zum Heimatort war kein Problem. Es musste halt dem Zoll lediglich erklärt werden, dass die Stereoanlage statt 800 DM nur 150 DM gekostet hat. Viele genossen durch solche Einkäufe in Singapore und anderswo den ungewollten Vorteil, dass die Heimatwährung unangetastet und damit einiges davon auf dem Konto bleiben konnte. Nach der Wende musste sich der Seemann andere Transportmöglichkeiten erschließen. So ging ein Tisch mit geschnitzter Platte und Messingintarsien aus Karachi mit dem eigenen Schiff erst einmal bis Durban zur Seemannsmission. Sie übernahm den Tisch und lagerte ihn ein. Von Durban fuhr gelegentlich ein Schiff nach Hamburg. Dort wurde der Tisch abgeholt und erreichte sein nächstes Etappenziel Neustrelitz. Irgendwann wurde auch die letzte Etappe bis zur heimatlichen Bleibe absolviert. Und das konnte alles in allem schon mal Monate dauern. Konvertierbare Währung und Auslandseinkauf hatten sich konträr geändert. Den ganzen technischen oder orientalischen Plunder gab es jetzt vor Ort zu kaufen.

Filme und Bücher wurden deutschen Seeleuten aus Ost wie West zur Verfügung gestellt. Der geistige Inhalt und Anspruch entsprach der jeweiligen Gesellschaftsordnung. Bei der DSR umfasste die technische Ausrüstung für die Betreuung Kinoanlage, Rundfunkanlage mit Tonbandgerät. Später kamen TV-Geräte, Videorekorder und Musikkassetten hinzu. Seit Mitte 1987 waren sämtliche Schiffe der DSR mit Videotechnik ausgestattet. Im Umlauf befanden sich rund 21.000 Kassetten mit über 2.000 Programmstunden. 130.144 Bücher standen in den Bordbibliotheken. Alles Ballast, weg damit! Wie die Versorgung auf einem Frachter heute aussieht, kann nur vermutet werden. Eventuell lädt sich der Seemann seinen Feierabend(porno)film aus dem Netz runter.

Die Zusammensetzung der Besatzungen wandelte sich nach 1990 gewaltig. Die Mitglieder der bisherigen rein (ost-)deutschen Besatzungen differierten in manchen ihrer Ansichten naturbedingt. Aber das fiel kaum ins Gewicht, mal abgesehen vom Streit um ihre geografische Herkunft. „Fischköpfe“ von der Küste und „Löffelschnitzer“ aus dem Thüringer Wald hatten halt Vorbehalte gegeneinander. Die gemeinsame Arbeits-, Gesprächs- und auch Feierabendbasis war aber immer in trauter Einigkeit vorhanden. Es wäre völlig undenkbar gewesen, dass die Kommunikation Kapitän – Funkoffizier außerhalb des FT-Bereiches der Brücke lediglich im Durchschieben eines Zettels unter der Kammertür mit dem notierten Begehr erfolgte, so wie auf MS PHARAS/DDQS erlebt. Mag sein, dass solch ein Umgang miteinander der berühmte Einzelfall war. Die bisher erlebte gegenseitige Achtung gebot, anzuklopfen und miteinander zu sprechen. Nachdem aber die Seefahrtskollegen aus Philippinen, Vanuatien und Kiribati die zahlenmäßige Überlegenheit bekamen, blieben die Gruppen gleicher Sprache und Kultur unter sich. Ob sich da selbiger Schiffsführer herabgelassen hätte, sich dazusetzen, um etwas über Familie, Sitten, Gebräuche, zu erfahren, ist sehr fraglich. Der Kapitän der GÖRLITZ/Y5VR, Rudi F., hat es getan. Er wäre zu dieser Geste der Wertschätzung seiner „Decksarbeiter“ nicht verpflichtet gewesen. Der Seemann Tataio Bauriri, zuvor auf GÖRLITZ, nun auf PHAROS wieder getroffen, hat die unterschiedliche Bedeutung des Bordklimas und den unterschiedlichen Umgang mit den so genannten ausländischen Mitarbeitern seitens des Reiseleiters selbst erlebt. Dem neuen Reeder war Bordklima in der gelebten Praxis nicht wichtig. Er ließ es bei der Formulierung eines „Leitbildes“ bewenden. Eigentlich zählte nur der humane Kostenfaktor bzw. der Gewinn daraus.

Das alles waren äußerliche Änderungen des Alltages für den Seemann. Wie sah es aber in ihm aus? Fast jeder hat sich unablässig seine Gedanken um Zukunft, Beruf, Familie, soziale

Veränderungen gemacht. Manch einer tat es laut nach außen, viele stellten die Fragen nur für sich. Und es waren sehr viele Fragen, auf die vorerst kaum eine passende Antwort parat war. Es konnte jeder nur seine eigene spezielle Lage analysieren.

Für mich persönlich sah das Fazit der Wende in die soziale Marktwirtschaft und der Halse ins Private so aus:

Für einen beruflichen Neuanfang war ich 20 Jahre zu alt und für die Rente 10 Jahre zu jung. Also versuchen, so lange als möglich bei der Seefahrt zu bleiben. Nützlich dafür war auch der Rat eines Insiders. „Mach dich auf See, dort wird dir nicht gekündigt“. Daher erstreckte sich mein letzter regulärer Einsatz als konventioneller Funkoffizier auf acht Monate. Eventuell besaß ich auch die Sympathie einer Arbeitskräftelenkerin, die mich auf die noch verbliebenen Massengutschiffe delegierte. War es eine Art später Dank ihrerseits dafür, dass sie von mir in all den Jahren nie eine Absage zu einer Anmusterung erhielt? So kam es, dass ich laut Aussage meines letzten Inspektors der letzte unseres Standes unter konventionellen Seefunkbedingungen in der DSR war. Ab dem 1. Januar 1997 gehörte ich dann auch zu denen, die sich ein „Ex-“ vor ihre Berufsbezeichnung setzen konnten. Durch die Regelungen der Seemannskasse war der Übergang in die Altersrente gleitend. Für die zehn Jahre mehr Rentnerdasein bin ich dem Schicksal in Form der bundesrepublikanischen Gesellschaftsordnung im Nachhinein dankbar, obwohl die ersten Jahre ohne Seefahrt verdammt hart waren. Man befand sich in den nächtlichen Träumen oft an Bord, traf alte Bekannte oder erledigte irgendwelche Aufgaben, war noch zu tief mit der Materie verwurzelt. Schön für den, der selber noch unsere „soziale“ Seefahrt miterlebt hat und darin so manche befriedigende Erinnerung finden kann.

Lothar Flögel

### Als Lotse in Angola

DDR-Lotsen waren in verschiedenen Ländern im Einsatz, in Ägypten, Jemen, Algerien und Angola.

Nach der „Nelkenrevolution“ in Portugal wurden die portugiesischen Kolonien in die Unabhängigkeit entlassen. Daraufhin verließen nahezu alle portugiesischen Spezialisten Angola. Neben Ärzten, Lehrern, Landwirtschaftsexperten wurden u. a. auch Hafenlotsen und Hafenexperten dringend benötigt. Von 1975 bis 1990 waren durchgehend DDR-Lotsen in Angola tätig. Anfangs betrug die Einsatzzeit sechs Monate, später zwei bzw. drei Jahre. Die Einsatzhäfen waren Luanda, Lobito und Mocamedes (Namibe).

Ursprünglich sollten die Kollegen als Hafenlotsen arbeiten und gleichzeitig Angolaner als zukünftige Hafenlotsen ausbilden und einarbeiten.



Der Autor mit kubanischen Offizieren im Hafen Namibe





Stammeskrieger in der Nähe von Namibe

Aspiranten über die Tageszeitungen. Sinngemäß hieß es dort: „Zukünftige Lotsen gesucht. Voraussetzung – Kenntnisse der englischen Sprache.“

Mein Aspirant war ein 18-jähriger Abiturient. Der Lotsenanwärter in Lobito hingegen war ein Unterstufenlehrer. Der Abiturient war mit großem Abstand die bessere Wahl. Nach vielen Gesprächen kam er zu der Einsicht, ohne Seefahrtzeit und eine Praxis auf verschiedenen Schiffen ist dieser Beruf nicht auszuüben.

Er fuhr später illegal mit einem portugiesischen Schiff nach Lissabon, um zur See zu fahren und ein nautisches Patent zu erwerben. Der Lehrer in Lobito hatte ein grundsätzliches Problem mit Alkohol und fehlender Disziplin. Fehlende Pünktlichkeit und Unzuverlässigkeit waren Veranlassung, ihn mit einem Bordverbot zu belegen.

Das Land lebte von den Reserven aus der Kolonialzeit. Die Versorgungslage wurde immer schlechter. Die MPLA war an der Regierung und die UNITA befand sich im bewaffneten Untergrund. Die MPLA wurde vom sozialistischen Lager unterstützt und die UNITA vom Westen. Auf „unserer“ Seite waren militärisch die Kubaner präsent, auf der anderen Seite Südafrika. Der klassische Stellvertreterkrieg.

Nach meiner Rückkehr im Sommer 1976 arbeitete ich wieder als Lotse in Rostock. Mein Bedarf an Afrika war gedeckt, und ich konnte in den kommenden zehn Jahren vorgeschla-



Am Wegesrand ein Opfer des Bürgerkrieges

Ich war 1975 kurze Zeit in Luanda tätig, danach in Lobito und zeitweise in Mocamedes. Für die Lotsungen im letztgenannten Hafen mussten die Schiffe Lobito anlaufen, den Lotsen mitsamt seinem Auto an Bord nehmen und danach Mocamedes ansteuern. Nach dem Festmachen wurde das Auto gelöscht und die abenteuerliche Heimreise mit Übernachtung in Lubango angetreten. Eine Einweisung fand generell nicht statt.

Im Dezember 1975 wurde ich vom Ministerium nach Lobito und Mocamedes entsandt, um die aktuelle Situation in den Häfen einzuschätzen. Im Januar 1976 löste ich den Kollegen in Lobito ab.

Jeder deutsche Lotse bekam einen Lotsenanwärter zugeteilt. Rekrutiert wurden diese

Angola-Einsätze erfolgreich abwenden. 1986 wurde keine Ausrede mehr akzeptiert und ich musste mich für 1987 zu einem zwei- bis dreijährigen Einsatz in Angola bereit erklären.

Wunschgemäß durften wir (noch zwei weitere Kollegen aus Rostock) an einem sechsmonatigen Portugiesisch-Intensivkurs der Universität Rostock teilnehmen.

Im Sommer 1987 ging es nach Luanda, dann mit dem Schiff bis Namibe. Der Vorgänger befand

sich bereits seit Wochen zurück in Stralsund, somit konnte eine Übergabe nicht stattfinden.

Angeblich sollten wir eine vollständig eingerichtete Wohnung vorfinden, zusätzlich mit Auto vor der Tür. Tatsächlich war die Wohnung leer geräumt und völlig verdreckt. Ein Auto war auch nicht vorhanden. Die erste Nacht schliefen wir auf dem Fußboden, den wir mit unseren Schweißtüchern notdürftig gereinigt hatten. Am kommenden Tag hatte ich bereits drei Lotsungen durchzuführen.

Nun ging es langsam mit der Wohnungseinrichtung voran. Ein alter Lada stand inzwischen auch zur Verfügung. Wir waren die einzigen Deutschen in Namibe und total auf uns selbst gestellt. Post konnte nur per Schiff über Luanda gesendet oder empfangen werden. Telefonieren war nicht möglich. Fernsehen gab es nicht und der Radioempfang beschränkte sich auf einen lokalen Sender. Geschäfte existierten nicht. Die Bevölkerung wurde über die Betriebe notdürftig mit Grundnahrungsmitteln versorgt. Wir hatten eine Grundausrüstung Proviant rechtzeitig von Rostock abgeschickt und konnten manchmal auf Schiffen Nahrungsmittel kaufen.

In den drei Jahren lief nur ein einziges Mal ein DSR-Schiff den Hafen von Namibe an. Im September des Jahres erhielt ich einen Landrover und war damit endlich mobil. Weihnachten 1987 erkrankte ich an Malaria. Ich war noch nie dem Ende so nahe. Nach zwei Wochen war alles überstanden und mit den immer wiederkehrenden Malariaanfällen konnte ich leben. Mein Kollege Mario, ein junger Angolaner, lotste während seiner Wache Kümos. Waren größere Schiffe avisiert, wurde der deutsche Lotse aus der Freizeit geholt.

1988 hatte die UNITA, von Süden kommend, erhebliche Landgewinne erzielt. Rund um Namibe wurden Verteidigungsstellungen vorbereitet. Zeitgleich landeten die Kubaner zwei Divisionen mit voller Ausrüstung, Panzern, Artillerie, Hubschraubern usw. an.



Angehörige eines kleinen stolzen Stammes am Rande der Wüste



Offiziere der UNO beim Überwachen des kubanischen Rückzuges





MS HAVANNA wird nach erfolgreicher Bergung aus dem Hafen geschleppt und später gesprengt.

Der Transport wurde durch sowjetische RoRo-Schiffe realisiert. In Namibe wurde eine kubanische Garnison errichtet.

An der Pier lag ein gesunkenes kubanisches Schiff. Das Schiff war durch Unterwasserkräfte des Gegners mittels Haftminen versenkt worden. Die HAVANNA blockierte einen sehr wichtigen Liegeplatz. Das Wrack des Schiffes wurde im Laufe eines Jahres gehoben und vor der Bucht in tiefem Wasser gesprengt. Die Kubaner feierten diese Aktion als Sieg. 1989 mussten sie den Süden Angolas räumen. Wieder wurden Menschen und Ausrüstung verladen und verließen unter Aufsicht von UNO-Offizieren den Hafen. Diese Kontrolleure kamen aus so genannten blockfreien Staaten.

Da wir keinen Radio- und TV-Empfang hatten, erhielten wir keinerlei Kenntnisse über die Veränderungen in der Heimat. Die Botschaft in Luanda hüllte sich in Schweigen.

Die ersten Informationen erhielten wir von einem griechischen Schiff. Wörtlich sagte mir der Kapitän nach dem Festmachen: „Ihr Deutschen nehmt euch immer so wichtig. Am Tage des Mauerfalls lagen wir in Rotterdam und sahen in der O-Messe TV. Als wir die Emotionen und die Begeisterung der Menschen an der Mauer sahen, hatten wir Tränen in den Augen.“

Alle Informationen über die Veränderungen in Deutschland erreichten uns Wochen später und waren dann schon wieder überholt. Die Botschaft in Luanda meldete sich nicht ein einziges Mal.

Im Sommer 1990 war mein Vertrag beendet und das Kapitel Angola abgeschlossen.

Wir kehrten in die Heimat zurück und alles dort war anders als bei unserer Ausreise im Sommer 1987.



Abtransport von schwerem kubanischen Kriegsgerät

### **Ich wollte bleiben – musste ich gehen?**

1989 – in der DDR rumorte es, Demonstrationen in den großen Städten. Die Menschen wollten reisen, nicht mehr bevormundet werden, sie wollten den Mangel nicht mehr schön geredet haben.

Wir Seeleute waren damit ebenfalls konfrontiert, auch wenn wir in der Welt mehr herumkamen als der normale DDR-Bürger und wenige Mittel in westlichen Währungen zur Verfügung hatten. Aber selbst dieser Vorzug hatte seinen Preis, überwacht wurden wir ebenfalls. Es gab eine Menge Verhaltensvorschriften, die dafür sorgen sollten, dass niemand von uns im westlichen Ausland verloren ging.

Auf den Schiffen fuhren „Beauftragte“ mit, die im Vorfeld verhindern sollten, dass jemand auf „dumme Gedanken“ kam. Ich war gerne DDR-Bürger, wäre nie auf die Idee gekommen, dass ich in einem der kapitalistischen Länder, wo ich an Land ging, hätte bleiben wollen. Deshalb traf mich das folgende Erlebnis besonders hart und ich erinnere mich auch deshalb so genau und mit persönlicher Enttäuschung an alle Einzelheiten, weil die Transportaufgabe, die wir zu erfüllen hatten, nicht ganz alltäglich war und viel persönlichen Einsatz von der ganzen Mannschaft forderte.

Im Telex für die Reise X/89 stand: „Laden Sie eine Gesteinsmühle von Visby/Gotland nach Hamburg. Die Ladung ist für die Schweiz bestimmt und wird in Hamburg von einem Binnenschiff übernommen.“

Die Beladung des Schiffes mit dieser Gesteinsmühle brachte die Schiffsleitung und auch den Hafen in große Bedrängnis. Man stelle sich einen Brummkreisel vor, 7 m hoch mit einem Umfang von 8 m.

Mit dem Gerät sollten Steine und Felsbrocken zermahlen werden. Die Mühle musste mit der Spitze nach unten geladen werden. Aber jede Bodenplatte eines Schiffes hat einen bestimmten Druck- und Stabilitätsfaktor – hier waren es 80 Tonnen, die auf einen Quadratmeter einwirkten. Bei Seegang würde das Gerät durch die Bodenplatten rutschen. Wir lösten das Problem in der Weise, dass wir Eisenbahnschwellen aus Eiche kauften und damit den Schiffsboden großräumig auslegten. Schwedische Hafenarbeiter sind gute Stauer und nur der Vormann hat was zu sagen, da geht die Arbeit gut voran.

Nach Laschen des Kreisels wurde die Oberkante noch innen an das Lukensüll angeschweißt.

Wir kamen gut über die Ostsee, die NOK-Passage verlief perfekt. Um 17.15 Uhr kam der Elbe-Lotse, Herr v. R., an Bord. 17.50 Uhr verließen wir die Schleuse Brunsbüttel nach Hamburg.

Lotse Herr v. R. freute sich auf seinen Dienst auf einem kleineren DDR-Schiff. Hier war kein Politoffizier an Bord, der angeblich auf den größeren Schiffen immer die Ohren spitzte. Es kam zu einer lebhaften Unterhaltung zwischen uns beiden, die immer politischer wurde. Es ging um die Demonstrationen in Leipzig und anderen Städten usw. Mich bewegte die Situation in der DDR persönlich sehr und im Eifer ließ ich mich zu Äußerungen hinreißen, die





ich als Kapitän und Parteimitglied nicht hätte machen dürfen. Als die vielen Fragen kein Ende nahmen, kam mir alles etwas merkwürdig vor.

Dann der Schock – es brannte die grüne Signallampe der UKW-Sprechfunkanlage für den Zustand Senden. Herr v. R. hatte seit Beginn Auslaufen Schleuse den Hörer gedrückt gehalten!

„Herr v. R., warum haben Sie das getan?“, stellte ich ihn zur Rede. „Sorry Kapitän, unsere Unterhaltung war so spannend, dass ich vergessen habe, den Hörer auf die Gabel zu legen.“ Wir hatten kaum den Hörer aufgelegt, da meldete sich Hamburg Radio. „Motorschiff HAGENOW, Sie haben den Anruf- und Seenotkanal 16 von 17.57 bis 18.45 blockiert. Sie werden von uns hören.“

45 Minuten lang haben alle Schiffe von Cuxhaven bis Hamburg unser Gespräch mithören können. Zwei oder drei DSR-Schiffe waren immer auf der Elbe. Hunderte Gedanken gingen mir durch den Kopf, mir war total übel.

Nun hatte der Lotse Mitleid und rief bei Hamburg Radio an, mit welcher Strafe ich zu rechnen hätte. Hamburg Radio wollte sich daraufhin mit der Hauptzentrale in St. Peter Ording in Verbindung setzen.

Nach ca. 30 Minuten meldete sich Hamburg: „Den Herrn Kapitän trifft keine Schuld, aber Sie, Herr v. R., sollten sich schämen, solche provokanten Gespräche zu führen. Aber sagen Sie dem Herrn Kapitän, auch ich fahre einen Lada und bin sehr zufrieden damit.“

In Hamburg angekommen, sah ich schon in jedem Menschen einen getarnten Stasi-Offizier. Die Nacht verging, an Schlaf war nicht zu denken. Am Morgen machte ein Binnenschiff aus Basel längsseits fest und übernahm unsere Ladung.

Was wird mich nun in Rostock erwarten? Werde ich Schwierigkeiten bekommen? Soll ich gleich hier in Hamburg bleiben? Undenkbar! In all den 28 Jahren wäre mir nie der Gedanke gekommen, Familie, Eltern und Freunde in Stich zu lassen. Wenn mich westdeutsche Lotsen oder Zöllner ansprachen: „Bleiben sie doch hier, ihre Familie wird freigekauft“, war meine Antwort immer: „Ich bin lieber in der DDR ein kleiner Herr, als im Westen ein großer Diener.“ Damit war ich in deren Augen „geschultes Personal“.

Ankunft in Rostock am Liegeplatz 37. Seit Einlaufen Warnemünde hatte ich das Fernrohr in der Hand. Von der Wendeplatte her konnte ich nur die Festmacher ausmachen, aber keine blauen Trabis der Staatssicherheit. Könnte doch alles glücklich verlaufen?

Der Barkas fuhr vor, die Klarierung ging schnell vonstatten. Zwei Stunden später kam der blaue Trabi. Alle Schiffe der DSR hatten einen Führungsoffizier der Staatssicherheit, der für vier bis sechs Schiffe zuständig war.

„Hallo Kapitän, gab es Besonderheiten auf der Reise?“ „Nichts Besonderes“, war meine Antwort. Dann kam seine fast ängstliche Frage: „Kapitän, was soll das noch werden in der DDR?“ Und nach dieser Frage habe ich ihn nie wieder gesehen.

Am nächsten Tag war das Schiff wieder im Nord-Ostsee-Kanal und am Abend war die Grenze offen. Da in der Nordsee Sturmgefahr angesagt war, machten wir für drei Tage in Brunsbüttel am Felsenkeller fest. Makler, Zöllner und Polizisten feierten auf „meine Kosten“ die Wiedervereinigung.

### Grenzdurchbruch paradox

Für den Rostocker Seemann war es im Normalfall kein Problem, die Seegrenze seines Heimatlandes zu überqueren. Voraussetzung waren ein gültiges Seefahrtsbuch, ein gültiger Sichtvermerk in diesem Buch und die Tauglichkeitsbescheinigung, also ein Gesundheitszeugnis. Falls man dann nicht aus irgendwelchen Gründen auf der Liste der Rechtsfahrer stand, Rostock-Warnemünde raus und dann gleich rechts rum nach Polen oder in die Sowjetunion, konnte man mit dem Dampfer in jedes Land, das einen Hafen besaß, reisen, also auch in kapitalistische Länder wie die Bundesrepublik Deutschland, Belgien oder die Niederlande. Kam man mit dem Schiff wieder in einen DDR-Hafen zurück, war die Einreise auch kein Problem, abgesehen von den Fragen des Zolls und der anderen Behörden. Meistens waren die zuständigen Stellen froh, auch die Abteilungen der DSR, wenn alle Mann immer noch an Bord waren.

Anders sah es allerdings aus, wenn Hein Seemann auf dem Landweg nach Hause wollte. Dann gab es an einigen Grenzstellen unserer Republik Probleme. In den Zügen von Hamburg nach Rostock war das nicht der Fall, weil dort für Besatzungswechsel oft Seeleute die Grenze überquerten. Den Grenzern und Zöllnern waren Seefahrtsbuch und diverse Schmuggelversuche bekannt. Es ging alles seinen sozialistischen Gang auf dieser Strecke.

Wie ein Einreiseversuch an der Südgrenze unserer Republik verlief, möchte ich in dieser Stelle schildern.

Dazu gibt es eine Vorgeschichte.

Im September 1966 wurde ich zur Bauaufsicht in die Werft „De Biesbosch“ nach Dordrecht in die Niederlande geschickt. Dort wurde die FLÄMING, einer von den drei „Hollandfrachtern“, gebaut.

Mit dem Flugzeug von Berlin-Schönefeld nach Amsterdam zu fliegen und weiter mit dem Auto nach Dordrecht zu fahren, das war kein Problem. Dort bekam ich von der Polizei eine Aufenthaltsgenehmigung für einen Monat mit dem Hinweis, dass ich nach deren Ablauf ein ordentliches Visum vorlegen solle. Großzügig wie die Holländer nun mal sind, verlängerten sie mir zweimal die Ausnahmegenehmigung bis zum Dezember 1966 – aber immer mit erhobenem Zeigefinger.

Im Verlaufe dieses Dezembers sollten mehrere Leute der Bauaufsicht zu einem Einweisungslehrgang für die Fernsteuerung der Hauptmaschine zum Hersteller Siemens nach Erlangen und Karlsruhe fahren. Nach den Weihnachtsfeiertagen würden sich dann alle wieder in Dordrecht treffen. Mit zwei PKW der Werft fuhren wir in den ersten Dezembertagen über die „Grüne Grenze“ von den Niederlanden nach Deutschland. Zöllner und Grenzschutz tippten nur kurz an die Mütze, dann waren wir in der Bundesrepublik Deutschland. Die eine Lehrgangswoche ging viel zu schnell vorüber. Da wir in Holland schon einige Valuta-Mittel angespart hatten, konnten wir in der Vorweihnachtszeit in Karlsruhe so richtig zuschlagen. Es mussten zusätzlich Koffer gekauft werden, um die Waren zu verstauen. Damit konnte die Heimreise nach Rostock angetreten werden. Seinerzeit existierte eine günstige Zugverbindung zwischen Köln und Rostock. Besser konnte es für uns nicht laufen. Dieser „Interzonenzug“ fuhr über das fränkische Hof in die DDR.

Auf der „Westseite“ gab es keinerlei Anzeichen einer Kontrolle. Nachts gegen zwei Uhr, als wir die schweren Schritte und das Knallen der Abteiltüren vernahmen, wussten wir, dass wir wieder zu Hause waren. Noch waren wir aber nicht eingereist, rechtlich gesehen. Jetzt kamen erst einmal die Grenz- und Zollorgane der DDR zum Zuge. Jeder, der einmal



derartige Kontrollen erlebt hat, kann sich noch an den „herzlichen“ Ton dieser Vertreter unserer Republik erinnern.

Unser Abteil war mit acht Seeleuten belegt und die Kofferablagen überladen. Nun fing der Spaß an. Der begann mit den Routinefragen nach den Aus- und Einreisepapieren und Zollbescheinigungen, den Devisenanmeldungen und den mitgeführten zollpflichtigen Waren. Wir hielten alle unsere Seefahrtsbücher in der Hand und sahen freudig den Dingen, die da kommen sollten, entgegen. Dann setzte das große Kopfschütteln bei den „Organen“ ein. Keine Einreisepapiere, keine Zollbescheinigung, keine Devisenbescheinigung und vor allem keine Ausreisepapiere. So etwas hatte es noch nie gegeben. Nun begann das Frage- und Antwortspiel.

„Wo kommen Sie her?“

„Aus Nürnberg.“

„Wenn Sie aus Nürnberg kommen, müssen Sie doch irgendwann dorthin ausgereist sein.“

„Nein, eigentlich kommen wir aus den Niederlanden.“

„Wie jetzt, wie kommen Sie von den Niederlanden nach Nürnberg?“

„Über die Grenze mit dem PKW.“

„Wie kommen Sie über die Grenze ohne Papiere?“

„Es hat uns keiner danach gefragt.“

„Wie kommen Sie überhaupt nach Holland?“

„Mit dem Schiff, wir bauen dort ein neues Schiff.“

„Dann benötigen Sie doch Ausweispapiere!“

„Ja, unser Seefahrtsbuch.“

„Sie müssen doch einen Ausreisestempel oder andere Papiere haben!“

„Stempel haben wir noch nicht, das Schiff ist ja noch nicht fertig.“

„Aber einen Kapitän müssen Sie doch haben, der einen Schiffsstempel hat.“

„Ja, einen Kapitän haben wir, dort am Fenster sitzt er.“

Kapitän Jühlke konnte aber keinen Schiffsstempel vorweisen.

Das alles war den Grenzern unverständlich. So wurden die Seefahrtsbücher eingesammelt und der Gang zum Vorgesetzten angetreten. Mehrmals kam dann ein Grenzer zurück, um Nachfragen zu stellen. Leute, die in die DDR einreisen wollten und keine ordentlichen Papiere vorweisen konnten, hatte es an dieser Grenzstelle noch nie gegeben. Zum Glück traten wir ja im Rudel auf, da musste also an der Sache etwas Wahres dran sein.

Die Zeit verging, die eine Stunde Kontrollzeit für den Zug war vorbei. Die Zöllner wussten auch nicht, was sie mit uns machen sollten, sie gingen einfach an unserem Abteil vorbei. Sollten sich doch erst einmal die „Grünen“ mit den undurchsichtigen Subjekten befassen und einig werden. Kurz vor der Weiterfahrt des Zuges kam dann ein Grenzer mit unseren Seefahrtsbüchern zurück, schrieb sich auf einem Zettel, den er aus einem Heft heraus trennte, unsere Heimatadressen auf und sagte: „Nun, bis Berlin kommen Sie erst einmal.“ Damit war die Grenzpassage beendet. Einfach nach unseren Personalausweisen zu fragen, kam ihnen nicht in den Sinn. Unsere ihnen unbekannten Seefahrtsbücher hatten sie wohl zu sehr verwirrt.

Die bis zum Platzen voll gepackten Koffer und Taschen in den Ablagen sowie den Rest der Tagegelder an holländischen Gulden brachten wir unkontrolliert zum Weihnachtsfest nach Hause. In Berlin kümmerte sich kein Mensch mehr um uns. Die Grenzer waren wohl mehr erleichtert als wir, dass dieser Grenzdurchbruch einiger Seeleute ohne Nachspiel blieb.

Eine Vorgeschichte bedingt auch einen Nachtrag. Da mein Travelpass noch nicht fertig war, sollte ich nach dem Weihnachtsfest im Januar mit der CONDOR nach Rotterdam mitfahren.

Der Kapitän weigerte sich aber, mich mitzunehmen, da ich nicht gemustert war. Einen blinden Passagier wollte er nicht in Rotterdam absetzen. So wurde ich auf der CONDOR, dem heutigen Jugendschiff LIKEDEELER, als E.-Ing gemustert. Ein Vertreter der Maklerfirma Pakhuismeesteren sollte mich empfangen und nach Dordrecht bringen. Auf keinen Fall durfte ich mich bei der Fremdenpolizei vorstellen. Mit diesem Hinweis meldete ich mich in Rotterdam beim Makler, der gerade beim Chief Mate die Papiere klarierte. Er meinte, es wäre alles in Ordnung, ich würde bald abgeholt. Kurz darauf erzählte mir der Chief Mate, der Makler wäre auch gleichzeitig der Beauftragte der Fremdenpolizei.

Das war es dann wohl, dachte ich. Aber die Holländer waren großmütig. Eine letzte Frist wurde mir eingeräumt, dann wäre aber endgültig das Maß voll, wurde mir bedeutet.

Irgendwie hatten die Behörden zu Hause wohl ein Einsehen, denn im März war mein Travelpass fertig. Ich konnte also in einem Kurzurlaub nach Westberlin fahren und endlich meinen internationalen Pass abholen. Dazu musste ich alle Botschaften der Alliierten einzeln aufsuchen und mir die entsprechenden Stempel besorgen. Aber das ist schon wieder eine ganz andere Geschichte.

Karl-Heinz Flegel

### **Schillers „Bürgschaft“ maritim**

Auf dem Tanker HEINERSDORF trinken der II. Nautische Offizier und sein technischer Pedant aus dem Keller, mit Nicknamen Ecki und Me genannt, für gewöhnlich allmorgendlich nach vier Uhr wechselseitig in ihren Behausungen ein „Wachbier“. Sie bilden im trauten Einvernehmen ein starkes Team.

Der Tanker liegt bei Hansamatrix in Hamburg-Wilhelmsburg zum Tank-Cleaning. Der sonst übliche Wachrhythmus ist ausgesetzt. Ecki und Me gelüftet es nach der Reeperbahn. Sie sind keine heurigen Hasen. „Wir lassen uns von denen nicht anscheißen!“, nehmen sich beide fest vor. So um die 100 DM wertvoller Valutawährung gedenkt ein jeder zur Erbauung und Freizeitgestaltung in's Geschäft zu stecken.

Die Getränkekarte eines der Lokale, die maßgeblich dazu beiträgt, sich letztlich für diese Amüsierstätte zu entscheiden, bietet einigermaßen akzeptable Konditionen. Des Morgens in der Frühe haben sich beide an die Oberkante ihres gesetzten Limits herangetrunken.



MT HEINERSDORF (November 1976)





korrespondieren durchaus mit den dafür ausgewiesenen auf der präsentierten Getränkekarte. Dieser Nepp-Laden legt eine Niedrigpreis-Karte zum ersten zügigen Bestellen aus und hat dann eine völlig deckungsgleiche, nach welcher der Gast die Zeche zu begleichen hat.

Onkel Me erwischt es von beiden am härtesten. „So, der bleibt hier und du ziehst los und besorgst Geld. Erst wenn du zurück bist, lassen wir deinen Kumpel laufen. Also zisch los!“ Mehrere gut gebaute Bedienstete des Etablissements unterstreichen die Ernsthaftigkeit dieses Begehrens.

Die maritime Version von Schillers Bürgschaft beginnt über die Bühne zu gehen. Der zu Tode betübte Ecki erfreut den angeforderten Taxichauffeur. Von St. Pauli nach Wilhelmsburg und retour und mit dem dann hoffentlich freigekauften Me noch einmal hin zum Schiff, da rappelt das Taxometer, zumal dort im Getriebe auch noch das größere Zahnrad für „Unkundige des Milieus“ eingerückt wurde.

Ich schlafe als ehrenamtlicher Devisenverwalter während der Liegezeit auf der recht ordentlich gefüllten Handgeldkasse. Auf den langen Tankerreisen mit unattraktiven Ladehäfen summieren sich die Handgeldansprüche. Frühmorgens nach vier Uhr zupft einer an meinem Nachtgewand. „Felix, ich brauche Geld, viel Geld!“

Da Ecki und Me, wie alle meine Kostgänger, im finanztechnisch attraktiven Hamburg ziemlich im Soll stehen, druckst er noch herum, die Summe zu benennen. Zeit zum langen



Die beiden fröhlichen Zecher verlangen nach der Rechnung, und vor dem langen Heimweg gehen beide sicherheitshalber noch einmal gemeinschaftlich lenzen.

Zurückgekehrt erstarren sie zur Salzsäule. Statt der von ihnen anvisierten finanziellen Grenze kostet ihr Freizeitvergnügen so um die 600 wertvolle Valutamark. Die Preise auf der Rechnung für die einzeln aufgeschlüsselten Posten

Lamentieren hat er aber auch nicht, vor der Gangway dreht das große Zahnrad die Zahlenkolonne im Taxometer weiter.

„Schnell, Felix, 500 DM, das kann ich dir erst morgen erklären, Me sitzt auf der Reeperbahn fest!“ Eckis körperlich-psychische Konstitution unterstreicht den Ernst der Lage.

Er hastet mit 500 DM zu seinem Taxi hinab. Freundschaft und Vertrauen sind auf eine äußerst riskante Probe gestellt. Auf was

ich mich jetzt eingelassen habe, das wäre eigentlich Sache des Maklers, aber parallel dazu hätte der Vorgang auch in Rostock seine Interessenten gefunden. Dann hätten wir höchstwahrscheinlich die Abmusterung der beiden bedauern dürfen.

Beim „Kadergespräch“ am nächsten Mittag kommen Kapitän Hagen Uloth, die beiden Missetäter und ich überein, das Manko in meiner Devisenkasse zwischen dem Irak und Göteborg noch

ein wenig hin- und herzufahren. „Und zügelt ja eure Urlaubsgelüste“, lege ich den beiden Geneppten noch ans Herz.

Die ausgezahlte Summe nebst Unterschriften weist meine Auszahlungsliste natürlich nicht aus und die Posten „Übertrag“ und „Gesamt“ werden auch erst später zugefügt. In den Rostocker Hafen passt unser Dickschiff zum Glück nicht hinein. (Die HEINERSDORF war das größte unter DSR-Flagge fahrende Schiff, 88.403 tdw – 256 × 38,60 × 13,60) Sollte es hart auf hart kommen, hätten wir zusammenlegen müssen und das auch getan!

Später bekamen der Alte und ich dann doch mal heftig einen auf den Deckel, weil wir Handgeldansprüche nicht in fragwürdigen Landeswährungen auszahlten, sondern Schwedenkronen aus Göteborg in der Devisenschatulle mitführten.

Freundschaft, Verlässlichkeit und Mut zum Risiko, charakterliche Eigenschaften, die allgemein aus der Beschaffenheit unserer Heuer erwachsen; und bei den beiden armen Wichten speziell aus der Geldgier der Ganoven auf der Reeperbahn.





## West-östliche Begegnungen

Als auf den Briefmarken noch Deutsches Reich statt Deutschland zu lesen war, begab ich mich erstmalig, mehr unfreiwillig, in die später so genannte „Zone“, noch später Gänsefüßchen-„DDR“ geheißen. Als achtjähriger Junge hatte ich den ersten großen Luftangriff der Royal Air Force auf Hamburg in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli 1943 miterleben müssen. Der „strategische Bomberkrieg“ war zum ersten Mal erfolgreich – das Flächenbombardement legte eine Stadt lahm (wenn auch nur vorübergehend). Schätzungsweise 45 000 Menschen fanden den Tod, allein 40 000 in einer einzigen Nacht, der Nacht des „Feuersturms“ vom Dienstag, 27. Juli, auf Mittwoch, den 28. Juli: Verbrannt, erstickt, mumifiziert, erschlagen, verschüttet, geschmolzen, in einem Rechteck von vielleicht drei mal fünf Kilometer.

Mein Vater befand sich als Soldat an der Ostfront, und zusammen mit meiner Mutter war ich da mitten drin. Im Keller hörten wir die gewaltigen Bombeneinschläge links und rechts. Unser Haus blieb wie durch ein Wunder in dieser Nacht von einem Einschlag verschont. Der einzige Wunsch am Morgen danach, nur weg hier. Aber wohin?

Mein Großvater mütterlicherseits war Schafmeister am Gut derer von Bülow in Camin, wenige Kilometer südlich von Wittenburg gelegen. Dorthin wollten wir flüchten, aber womit? Ein Bekannter, der einem funktionierenden Holzgas-LKW besaß, brachte uns am 25. Juli 1943 raus aus dem brennenden Hamburg zu den Großeltern nach Camin ins Mecklenburgische.

Am 1. Mai legten die deutschen Wehrmachtsangehörigen im Ort ihre Waffen nieder, entledigten sich der Uniformen und versuchten Privatkleidung von den Dorfbewohnern zu erhalten. Am 2. Mai wurde Camin dann an die einrückenden Amerikaner übergeben. Die blieben einige Tage, danach übernahmen englische Truppen die Kommandogewalt. Wieder eine Zeit später rückte die russische Armee in den Ort ein. Wie bekannt, blieb die etwas länger. Im Jahr 1947 konnte man noch ohne besondere Formalitäten von Camin nach Hamburg reisen. Immer deutlicher zeichnete es sich aber ab, dass die Grenzlinie zwischen dem westlichen und östlichen Teil Deutschlands bald geschlossen sein würde. Deshalb entschlossen wir uns, zum aus der Kriegsgefangenschaft heimgekehrten Vater nach Hamburg zurückzugehen. In Hamburg ging ich von 1950 bis 1953 in die Lehre und fing unmittelbar danach bei Hagenuk Radio Service in Altona als frisch gebackener Techniker an. Das war der Grundbaustein dafür, dass ich hier über meine Begegnungen mit DSR-Schiffen und deren Besatzungen berichten kann. 1959 wechselte ich von Hagenuk zur Firma DEBEG (Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie).

Die DSR befand sich seinerzeit im Aufbau ihrer Flotte. In der Anfangszeit wurde auch Gebraucht-Tonnage aus dem Ausland angekauft. Auf „mein“ erstes DSR-Schiff kletterte ich an Bord, als es noch gar kein DSR-Schiff war. Es führte noch die griechische Flagge. Aus Kostengründen lag das Schiff an den Pfählen und nicht an der Pier. Aus Rostock war von der Bezirksdirektion der Deutschen Post, Abteilung Seefunk, der Oberrat Werner Moldenhauer angereist, und wir beide haben alle Komponenten der Funkstation, Peilanlage, Radar, Echolot, Rettungsbootstation etc. sorgfältig geprüft. Bei dieser meiner ersten Seefunkstelle, die ich für die DSR auf Vordermann brachte, handelte es sich um Anlagen der belgischen Firma SAIT (Société Anonyme Internationale de Télégraphie). Ich war an Bord zugegen, um mit meiner Kenntnis der Anlage bei der Durchführung der Funksicherheitsprüfung zu helfen.

Diverse Teile mussten erneuert werden, zum Beispiel die Notbatterie auf dem Peildeck. Natürlich wurden auch alle anderen Bestandteile des Schiffes genau untersucht, die Maschine, Beschaffenheit des Ladeschirrs etc. Letztlich wurden dann im Hamburger Hafen die DDR- und die DSR-Flagge aufgezogen.

Alle Prüfungen waren abgeschlossen, das Funksicherheitszeugnis ausgestellt. Trotzdem wollte Herr Moldenhauer auch am nächsten Tag zwecks Prüfungen wieder an Bord kommen und auch den Tag darauf noch einmal. Das konnte ich zuerst nicht verstehen, dann dämmerte es aber bei mir. Für jeden Tag in Hamburg gab es Reisespesen in der harten Währung Deutsche Mark. Dafür konnte man seinen Lieben daheim Andenken und Sonstiges mitbringen. Auf diese Art haben wir beiden später noch mehrere Schiffe ausländischer Flagge unter die der DSR gebracht.

Längere Zeit nach der Wende habe ich den Kontakt zu Herrn Moldenhauer gesucht. Im November 2012 meldete sich seine Tochter bei mir und teilte mit, dass ihr Vater bereits 1986 mit 63 Jahren verstorben ist. Sie konnte sich noch gut daran erinnern, dass er von seinen Reisen in das nichtsozialistische Ausland stets Geschenke für die Familie mitgebracht hat.



Der Autor am Ortsschild von Camin

Wie erwähnt, fuhren in den Anfangsjahren der DSR noch viele Schiffe, welche aus dem nichtsozialistischen Ausland angekauft worden waren. Die Funkstationen auf diesen Schiffen kamen von der DEBEG, Hagenuk, SAIT, Marconi und anderen. Nun passierte es hin und wieder, dass ein derartiges Schiff auf Große Fahrt auslaufen wollte, aber die Funkstation defekt war und ein spezielles Ersatzteil in Rostock nicht vorrätig war. In diesem Fall erreichte uns ein Anruf bei der DEBEG in Hamburg mit der Bitte um Hilfe.

Heute reist man von Hamburg nach Rostock mit dem PKW in etwa zwei bis drei Stunden. Damals war dieses Unternehmen für mich nicht ganz so einfach. Normalerweise musste man für eine Reise über die Zonengrenze umfangreiche Reisepapiere, lange vor Antritt, beantragen. In solch einem Notfall, jeder Liegetag kostet viel Geld, ging das Ganze allerdings wesentlich zügiger. An der Grenzübergangsstelle Selmsdorf wurde für meinen Grenzübertritt ein Telexstreifen mit meinen persönlichen Daten hinterlegt. An der Grenze selbst wurde ich dann bevorzugt und schnell abgefertigt. Ein Reisedokument wurde ausgehändigt, zusammen mit der Ermahnung, die Transitstrecke nicht zu verlassen.

Mein Wagen war vollgepackt mit Messgeräten und Ersatzteilen. Hinter Selmsdorf musste ich noch mehrere Kontrollpunkte passieren, aber mit meinem Dokument ging das schnell. In Rostock selbst sollte ich mich bei einer bestimmten Eingangskontrolle melden, auch einen dazugehörigen Straßennamen hatte ich genannt bekommen, aber zu der Zeit besaß ich weder ein Navi noch einen Stadtplan von Rostock. So war ich im Zweifel, ob ich mich immer noch auf der vorgeschriebenen Transitstrecke befand. Mit Hilfe einiger Rostocker fand ich



den Weg zu jener Dienststelle, wo mir auch der Weg zum Überseehafen beschrieben wurde. Im Eingangsbereich des Überseehafens erhielt ich für meine Weiterfahrt eine „Drehgenehmigung“ ausgehändigt. Damit sollte ich mich beim Dispatcher dort hinten in dem hohen Haus melden.

Wenn ich mit dieser Drehgenehmigung begonnen hätte, dort einen Schmalfilm zu drehen, dann weiß ich nicht, ob das so günstig für mich gewesen wäre. Falls mich heute noch jemand aufklären könnte, warum ich dort eine „Drehgenehmigung“ bekommen habe, könnte ich endlich ruhig schlafen. Vielleicht gab es für mich Exoten einfach nur kein passendes Formular. In dem hohen Haus, ich denke es war das DSR-Gebäude, meldete ich mich an, um mit dem Dispatcher Kontakt aufzunehmen. Wer war denn das? Die Bezeichnung Dispatcher hatte ich in diesem Zusammenhang vorher auch noch nie gehört. Nun erwartete ich, gleich einen griesgrämigen Polit-Dispatcher begrüßen zu dürfen, der mich agitieren würde, aber stattdessen kam ein freundliches Rostocker Mädchen auf mich zu. Das war meine mich zum Schiff begleitende Verantwortliche für die operative Lenkung und Kontrolle meiner Reparaturarbeiten. An der Gangway des Schiffes durfte ich meinen Reisepass abgeben, was ich absolut nicht verstanden habe weshalb und warum. Dann war ich endlich an Bord. Die Fahrt von Hamburg in den Rostocker Überseehafen und bis an Bord hatte von früh 7 Uhr bis um 19 Uhr gedauert!

Der Fehler an der Funkstation war relativ schnell gefunden, ein spezielles Teil in der Endstufe des DEBEG-Mittelwellen-Hauptsender war arg verbrannt. Dieses Teil hatte ich nicht dabei. Deshalb wurde durch einen Fahrer der DEBEG dieses Teil über Nacht von Hamburg nach Rostock gebracht.

Meine hübsche Dispatcherin hat mir dann zwei Übernachtungsmöglichkeiten, entweder im Hotel Neptun in Warnemünde oder alternativ bei ihrer Mutter, welche ein Zimmer in der Rostocker Innenstadt vermietete, vorgeschlagen. Na, ich habe das Zimmer mit Familienanschluss gewählt und wurde dort auch prompt zum Abendessen eingeladen. Zuerst wurde dieser Wessi vorsichtig beäugt, aber als sich herausstellte, er spricht sogar Plattdeutsch mit Mecklenburger Akzent wurde die Unterhaltung flüssiger.

Am anderen Morgen habe ich das Ersatzteil in den Mittelwellen-Hauptsender eingebaut und alle Funktionen an der künstlichen Antenne ausgiebig erprobt. Unmittelbar danach verließ das Schiff den Rostocker Hafen mit dem Ziel Kuba. Wahrscheinlich hatte man beim Einzug meines Reisepasses an der Gangway vermutet, ich wolle von Hamburg kommend über Rostock als Spion illegal nach der sozialistischen Zuckerinsel emigrieren. Meine Rückfahrt nach Hamburg verlief auch nicht viel schneller als die Hinfahrt, aber dank meiner Spezialbescheinigung wurde ich nirgendwo „gefilzt“.

Für meine Firma war ich viel auf Reisen, sowohl im westlichen Ausland als auch häufiger in den so genannten Ostblock-Staaten. Infolgedessen kam es zu einem interessanten Zwischenfall. Meine Frau und ich hatten ein Grundstück gekauft und waren dabei, darauf ein Haus zu errichten. Zu dieser Zeit bereitete ich mich gerade auf den Besuch einer Schiffswerft in Ungarn vor. Diese Werft exportierte Schiffe, vorwiegend in die Sowjetunion. Auf Grund dieser Vorbereitung hatte meine Frau die Bauaufsicht auf unserem Grundstück übernommen. Auf dem Grundstück und beim Hausbau waren gewöhnlich nur die typischen Bauhandwerker zu finden, aber dort ließ sich mehrfach auch ein gut angezogener Mann sehen, welcher offensichtlich nicht zum Team gehörte. Meine Frau sprach ihn an und fragte, was er hier suche. Er meinte daraufhin, solch ein Hausbau wäre doch sehr teuer und etwas Unterstützung in finanzieller Art könne man immer gebrauchen.

Er kam dann schnell zu seinem Anliegen. Er sei vom Verfassungsschutz und hätte gehört, ich reise nach Ungarn. Der Verfassungsschutz habe dort gewisse Interessen, aber keine



guten Kontakte dorthin. Wenn ich auf meiner Reise ein wenig die Augen offen hielt und anschließend einen Bericht für den Verfassungsschutz schriebe, würde das meinem Bausparkonto ganz sicherlich gut tun. Meine Frau hat richtig gehandelt und mich sofort angerufen. Ich habe mit meinem Chef umgehend über dieses freundliche Angebot gesprochen. Da es bei der DEBEG eine spezielle Abteilung gab, welche direkt im Marineschiffbau tätig war, hatten wir einen direkten Draht zu einer höheren Ebene beim Verfassungsschutz. Es stellte sich schnell heraus, der Mann war tatsächlich ein Mit-



DEBEG-Gebäude in Kiel-Holtenau

arbeiter dieser Abteilung. Natürlich habe ich dieses Angebot sofort entschieden abgelehnt, denn ich wollte unbehelligt meine Projekte im Westen aber auch im Osten durchführen. Da ich häufig in und mit der DDR zu tun hatte, würde ich heute eigentlich doch ganz gerne einmal wissen, ob von meinen dortigen Aufenthalten eine gewisse Akte angelegt wurde.

Ein Spezialgebiet von mir war die elektronische Ausrüstung und die Schulung der Anwender auf großen Fischfang-Trawlern. Die DEBEG war Partner der norwegischen Firma Simrad, welche derartige System herstellte. Auch in der Fischfangflotte der DDR waren einige dieser Systeme installiert.

Mich erreichte der Anruf, dass ein Rostocker Trawler in Kiel-Holtenau an der Schleuse läge und dringend auf meinen Besuch warte. Dazu die Fehlermeldung, das elektronische Fischfangsystem arbeite nicht.

Dazu muss man wissen, dass auf einem typischen Trawler meistens drei spezielle Sonare installiert waren, dazu spezielle Echolote und ein Trawl (ein Netz welches ca. zwei Kilometer hinter dem Schiff hergeschleppt wird). An diesem Netz befinden sich Sensoren, welche messen, wie der Fisch in das Netz hineinströmt. Zusätzlich gibt es am Netz verteilte Füllstands-Sensoren. Mit solchen Systemen hat der Fisch keine Chance zu entkommen. Im Umkehrschluss heißt das allerdings, wenn das System defekt ist, funktioniert der Fischfang nicht mehr. Das war nun bei diesem Trawler aus Rostock-Marienehe der Fall. Während meines Besuchs konnte ich keine besondere Hektik oder Angespanntheit registrieren, wie es bei einem westdeutschen Trawler der Fall gewesen wäre. Soviel ich wusste waren auf westdeutschen Trawlern alle Besatzungsmitglieder prozentual am Fangergebnis beteiligt. Also waren alle höchst interessiert, dass gefischt und gefangen wird. Diesen Eindruck konnte ich auf dem Trawler aus dem Fischkombinat Rostock nicht gewinnen.

Ich habe meine Fehlersuche durchgeführt und musste dabei feststellen, dass der Schaden nur im Dock und mit den entsprechenden Reserveteilen zu beheben ist. Um das zu organisieren, telefonierte ich mit verschiedenen Stellen. Letztlich habe ich den Trawler nach Rotterdam ins Dock geschickt und die dortige DEBEG-Vertretung hat den Schaden behoben. Erst später habe ich realisiert, warum die Trawlerbesatzung so ruhig und gelassen war. Jeder Tag im nichtsozialistischen Ausland und dabei on shore brachte Valuta in die Tasche der Fischer. Und das bedeutete, siehe oben, Geschenke für die Familie mit nach Hause zu bringen.

Wenn das Resultat meiner Bemühungen diese Seeleute mit einem Landgang in Rotterdam nicht glücklich gemacht haben sollte, dann weiß ich auch nicht mehr weiter.



## Eine Freundschaft über Grenzen

Ein Höhepunkt während meiner Fahrzeit bei der Deutschen Seereederei war der Umstand, dort eine Freundschaft zu finden, die bis auf den heutigen Tag anhält und mit den Jahren immer enger geworden ist.

Am 13. Mai 1967 liefen wir mit MS ERFURT in den Hafen von Colombo ein. Wir kamen von Port Sudan. Sechs Tage Hafenliegezeit in Colombo waren veranschlagt worden. Im Hafen lag auch MS OCKENFELS, ein Schiff der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen.

Was lag näher, als ein Fußballspiel zwischen beiden Schiffen zu organisieren. Während die Reederei es damals lediglich mit einem gewissen Missvergnügen sah, wenn unsere Besatzungen gegen ausländische Schiffe Fußballspiele austrugen, so wurde es gegen Mannschaften bundesdeutscher Schiffe schon ausdrücklich missbilligt. Jedenfalls gefiel dem Parteisekretär unser Vorhaben gar nicht, dem Klassenfeind ans Schienbein zu treten. Was für ein ideologischer Schwachsinn, die Seefahrt war und ist nun einmal international.

Als sich ein wunderschöner Sportplatz mit einem gepflegten Rasen fand, wurde das Spiel organisiert. Vom Indischen Ozean her wehte eine laue Brise herüber und das Match ging los. In den Reihen der Besatzung der OCKENFELS spielten auch Pakistani mit. Ausländischen Seeleuten auf einem deutschen Schiff zu begegnen war für uns Neuland. Aber das tat der sportlichen Sache keinen Abbruch. Der Gegner brachte eine starke Mannschaft auf's Feld, wir jedoch besaßen eine gute Abwehr. Ich erinnere mich an den Tormann Dieter Köhler, an Werner Podema, Klaus Bachmann und Heiner Pape. Ich spielte in der Abwehr den rechten Verteidiger. Mein Gegenspieler war Uwe Klein, der II. Offizier der OCKENFELS. In den Duellen zwischen uns ging es stets fair zu. Er war zwar schneller als ich, aber meine Zweikampfstärke gleich vieles aus. Während der Halbzeitpause verabredeten die Mannschaften, ihre sportliche Begegnung in eine frohe Runde an Bord münden zu lassen. Nur auf welchem Schiff? Es gehörte zur Tradition, dass der Sieger vom Verlierer zu einem Bier eingeladen wurde. Und was soll ich sagen, nach einer starken Leistung in allen Mannschaftsteilen siegten wir mit 4:2 Toren. Also ging es abends an Bord der OCKENFELS. Deren Kapitän empfing uns freundlich, ebenso wie die gesamte Besatzung. Auch die Pakistani lernten wir dabei näher als absolut tolle Sportler und Seeleute kennen.



MS OCKENFELS (1974)

Wir besichtigten den Maschinenraum und das Oberdeck, ausgerüstet mit einem Schwergutgeschirr mit einer Hebefähigkeit von 140 Tonnen. Das Schiff fuhr Transformatoren in den indischen Raum. Nachdem wir bei einem gepflegten Beck's Bier und Schnittchen geplaudert hatten, verzog ich mich in die Kammer des II. Offiziers. Das war der Beginn unserer Freundschaft.

Er erzählte mir, dass er seine seemännische Laufbahn auf der SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND begonnen hatte und seine Karriere bis zum Kapitän auf Großer Fahrt fortsetzen wollte. Seine Familie lebte in Bremen. Er gab mir deren Adresse und meinte, ich solle dort ruhig einmal vorbeischauchen, wenn wir in Bremen festmachen würden.

Zu seinen Hobbys gehörte es, Briefmarken aus der DDR zu sammeln. Also bewegte ich alle Besatzungsmitglieder der ERFURT dazu, die Briefmarken von ihren bisher aus der Heimat empfangenen Briefen zu trennen, die ich Uwe übergab. Am Ende der gemeinsamen Liegezeit verabschiedeten wir uns. Er fuhr weiter nach Madras, wir nach Bombay. Und wie das unter der Bekanntschaft von Seeleuten nicht unüblich ist, wir begegneten uns während unserer gemeinsamen Fahrzeit nie wieder.

Mit der ERFURT legten wir tatsächlich öfter in Bremen an und ich besuchte Frau Klein mit den beiden Kindern. Sie war eine tolle Seemannsfrau, gastfreundlich und offen für alle Fragen. Was wollte ein Seemann aus der DDR? Keine Geschenke, nur Lektüre zum Lesen an Bord, und die bekam ich reichlich von ihr übergeben. Das funktionierte mehrere Male. Einmal war ich zu einer Gartenparty eingeladen worden. Die Bremer, als offenerherzige Menschen bekannt, empfingen mich mit Anstand. Ich bemerkte keine Unterschiede zwischen Ost und West in den Gesprächen.

Die Jahre vergingen. Bremen liefen wir nicht mehr an. Ich stieg von der ERFURT auf das XD-Schiff NAUMBURG auf. Dessen Reisen führten nach Südostasien und Indonesien. Der Schreibkontakt mit Frau Klein blieb bestehen. Während meines letzten Besuches in Bremen hatte mir Frau Klein ein Buch über Napoleon bestellt. Dieses Buch kam in Antwerpen an Bord der NAUMBURG. Kapitän Hafenrichter verlangte, dass ich das Paket vor ihm öffnete. Ich gehorchte und zeigte ihm das Buch. Er fand es okay und ließ es dabei bewenden.

Über Uwe, meinen Gegenspieler aus Colombo, erfuhr ich nur noch, wo er gerade mit seinem Dampfer lag und wann er wieder in Genua anlegen würde, wenn ihn seine Frau dort besuchte. Nach zehn Jahren Seefahrt, zuletzt als Bootsmann, beendete ich meine Laufbahn bei der DSR. Der Schreibkontakt mit Bremen blieb erhalten. Weihnachten kamen Pakete, ich schickte Sonderbriefe mit gestempelten Sonderbriefmarken aus der DDR als Dankeschön zurück. Als mein Vater schwer erkrankte, besorgte Uwe notwendige Hilfsmittel, die auch beim Empfänger ankamen.

Uwe war mittlerweile als Kapitän Leiter und nautischer Geschäftsführer der deutschen Seenotrettungsgesellschaft (DGzRS – Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) mit Sitz in Bremen geworden. Sein 50. Geburtstag stand an. Ich wurde dazu eingeladen. Ich war inzwischen verheiratet und hatte eine Tochter. Meine ganze Familie setzte alle Hebel in Bewegung, damit ich nach Bremen fahren durfte. Alles vergebens, die Behörden verweigerten mir die Reise nach Bremen. Ja, als Seemann hatte ich den Staat im Ausland vertreten dürfen, damals wurden wir als dessen Repräsentanten gewürdigt. Ich hatte keinen Grund besessen, diesem jemals den Rücken zu kehren. Das hatte ich den Genossen der Einheitspartei zwischen 1965 und 1968 in Hamburg überlassen, wie ich es nicht nur einmal erlebte.



Der Autor





Uwe Klein

Ich war inzwischen in zweiter Ehe verheiratet und eines Tages, im August 1989, kam der Moment, als ich endlich, lange Jahre nach meinem letzten Passieren der Mole Warnemünde, das Land wieder verlassen durfte. Zusammen mit meiner Frau Sigrid fuhren wir nach Gelsenkirchen zu einem runden Geburtstag in der Verwandtschaft. Von dort reisten wir nach Bremen. Uwe Klein holte uns am Bahnhof ab. Eine tränenreiche Umarmung folgte. Wir waren beide aufgeregt, verstanden uns aber wieder sofort. Meine Frau und ich weilten einige Tage in Bremen, genossen es, uns frei bewegen zu dürfen und kaufen von den 100 DM Begrüßungsgeld ein.

Der Besuch des Sitzes der Seenotrettungszentrale Bremen war der absolute Höhepunkt unseres Aufenthaltes. Die fachkundigen Erklärungen der Angestellten beeindruckten. Die Zentrale ist immer „am

Ohr der Weltmeere“. Nach der Einstellung des Dienstes deutscher Küstenfunkstellen können heute Alarmierungen von See über Bremen Rescue Radio (Rufname: Bremen Rescue) erfolgen. Aus Dankbarkeit für die Führung kochte meine Frau am nächsten Tag einen großen Topf Soljanka. Den musste Uwe zum Dienst mitnehmen. Das Gericht wurde ein voller Erfolg, so etwas hatte man in Bremen bisher noch nie gegessen. In Bremerhaven zeigte uns Uwe Klein den Trawler GERA des ehemaligen Fischkombinates Rostock, nun nur noch für Touristen ein Anschauungsobjekt aus der Geschichte eines einstigen großen Fischfangunternehmens. Der Besuch des Dreimasters SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND in Bremen-Vegesack war ein weiterer Höhepunkt unserer Visite gewesen. Hier erlernte Kapitän Klein seinerzeit das Seemannshandwerk. Die Takelage an Oberdeck forderte mir als Bootsmann Hochachtung und Respekt ab. Gemütliche Stunden bei den Kleins beschlossen unseren Besuch im Westen, bevor wir wieder in den Schoß der „DDR – unser Vaterland“ zurückkehrten.

Die Wochen vergingen, der Herbst kam und mit ihm die große Volksbewegung in der Republik. Die Mauer fiel. Unsere Beziehungen blieben darüber stabil. Mit Briefwechsel hielten wir unsere Freundschaft aufrecht und natürlich mit den nun möglich gewordenen Telefonaten, die niemand mehr abhörte. Der Wunsch nach einem Wiedersehen wuchs mehr und mehr, aber es klappte nie, wie man es gerne hätte haben wollen.

Kapitän Uwe Klein war nun mit seinen Mitarbeitern verantwortlich, die gesamte Seeküste zwischen Boltenhagen und Ahlbeck in die DGzRS einzubinden, ein wahrlich großes Unterfangen. Was immer angepackt und vor allem verändert werden musste, aus dem Munde von Uwe Klein kamen stets anerkennende Worte zu den Leistungen und dem Fachwissen seiner neuen Kollegen aus der ehemaligen DDR. Ich hatte einen Mann zum Freund gewonnen, der frei von Vorurteilen über die Leute aus dem Osten war, der stets mit Anstand und Augenmaß gerichtet hat, wenn es denn sein musste. Heute sind die Seenotkreuzer mit ihren Besatzungen, die Retter aller in Seenot geratenen Menschen, ein gewohntes Bild an den Küsten von Mecklenburg und Vorpommern geworden.

Inzwischen ist Kapitän Uwe Klein im Ruhestand. Im Kreise seiner ehemaligen Seefahrerkollegen aus dem Osten war er als Wegbereiter und Fachmann stets anerkannt. Sein Rat fand Gehör. Endlich im November 2013 sahen wir uns nach Jahren wieder. Es herrschte die gleiche Freude und Herzlichkeit wie zuvor.

Die Seefahrt von einst, sie gibt es nicht mehr. Das sehen wir nicht nur am verlassenen Überseehafen in Rostock. Die Fahrenszeit vergessen wir nie, sie kommt nicht wieder. Unsere Freundschaft hingegen, die in Colombo begann, trotzte allen Wirren der Zeit bis hin zur Öffnung der Mauer und darüber hinaus. Kapitän Uwe Klein und Bootsmann Fritz Stiller, zwei Seeleute aus Deutschland, getrennt durch den Eisernen Vorhang, wir waren über die Jahre vereint in Freundschaft und Dankbarkeit.

## Mit MS OCKENFELS in den Persischen Golf

Schneesturm, Minustemperaturen, Ostwind. Gerade aus Flensburg kommend, war ich in Hamburg eingetroffen, um wieder auf der OCKENFELS einzusteigen. Es war saukalt!

(MS OCKENFELS/DLCD, DDG Hansa, Abmessung: L.ü.a.: 141,41 m; B.ü.a.: 17,86 m; SH.: 10,39 m; RT.: 9,52 m; Tfg.: 8,03 m. Vermessung: 8720 tdw.)

Bevor ich jedoch mit einem Taxi an Bord fuhr, suchte ich noch einen Buchladen auf, um mich für die Reise einzudecken. Mal ehrlich, ich weiß nicht, was ihr in so einer Situation empfunden habt, für mich war der Abschied abgehakt. Ich wusste meine Familie in guter Obhut, und jetzt freute ich mich auf eine neue Reise und auf meine Arbeit.

An Bord angekommen, dauerte es nicht lange, bis das Schiff auslief. Wir hatten in Hamburg Stückgut geladen und sollten danach nach Bremen fahren. Schnell noch ein Gespräch über Hamburg Radio auf UKW, um meiner Frau mitzuteilen: „Ich bin gut angekommen, schon an Bord und alles ist ok! Tschüss mein Schatz, bis in vier Monaten!“

Als Funkoffizier war es mir nach dem Ablegen sehr wichtig, so schnell wie möglich die Antennen aufbringen zu lassen. Für eine schnelle Arbeit der Matrosen ließ ich mich auch nicht lumpen. Sie erhielten für jedes Aufholen eine Buddel „Beck's“ von mir. Die Kurzwellen-Sende- und Empfangsantennen waren vom Ausgang der FT-Station zu den ersten beiden Schwergutpfosten gespannt und mussten während des Lade- und Löschbetriebes heruntergenommen

werden. Während dieser Zeit lagen sie aufgerollt und sauber an Deck verstaut, um eine Beschädigung zu vermeiden. Noch schnell einen Blick zur Seefahrtsschule hoch, wo, so hoffte ich jedenfalls, jetzt alle zukünftigen Schiffsoffiziere uns sehen würden. Am nächsten Tag lagen wir in Bremen und übernahmen weitere Ladung.

Von Bremen liefen wir über Rotterdam nach Antwerpen. Als wir das Weser-Feuerschiff passiert und den Lotsen abgesetzt hatten, nahm ich die Wetterberichte. Sie kamen schön in zeitlicher Reihenfolge, erst von Norddeich, dann von Scheveningen, Antwerpen, Niton und Landsend Radio. Damit hatte ich alle Seegebiete bis in die Biscaya abgedeckt. Der Kapitän bekam eine Vorhersage für alle Gebiete, die vor uns lagen. Im Verlauf der Reise folgte später der Wetterbericht vom portugiesischen Monsanto Radio. Wer kennt nicht deren Text, meistens hatte er den gleichen Wortlaut, „*light to gentle breeze*“.

Das Wetter hatte sich inzwischen erheblich verbessert, es wurde hier schon richtig warm. Der Dienst war nun geprägt von Routinearbeiten. Abends auf der letzten Wache nahm ich an der „Hansa“-Periode teil, einer willkommenen Abwechslung, hörte man doch, wo Schiffe der „Hansa“ standen oder ob sie einem entgegenkamen. Außerdem wurden die so genannten „Offizierslisten“ ausgetauscht und in ein kleines Vokabelheftchen eingetragen. Wer fährt jetzt wo, ist er schon befördert worden oder noch nicht? Letztgenanntes war hauptsächlich wichtig für die Nautiker und Ingenieure, sie nahmen bei jeder Gelegenheit Einsicht in das Heftchen. Der Funker hatte beizeiten den Höhepunkt seiner Karriere erreicht.



Visitenkarte des Autors als Funkamateurl



Es war 1968, der Suez-Kanal geschlossen und wir mussten um das Kap der Guten Hoffnung herum. Ungefähr ab Höhe Gibraltar kam schlechtes Wetter auf, ein Wetter, das ich so in diesem Seegebiet noch nicht erlebt hatte. Wind in Sturmstärke, verdammt raue See. Die OCKENFELS hatte Röhren von Mannesmann übereinander gestapelt an Deck liegen, außerdem wieder vollgeladene „Hansa“-Bargen auf Luke zwei. Wir mussten mit der Nase gegen den Wind einige Tage gen Westen fahren. Durch die See, die über das Deck rauschte, verrutschte die Ladung. Allerdings blieb sie zum Glück an Deck liegen. Nachdem sich der Sturm gelegt hatte, fuhren wir westlich um die Kanarischen Inseln herum und mussten Dakar als Nothafen anlaufen, um alles wieder richtig zu stauen.

Nachdem die Decksladung wieder vernünftig gestaut war, ging es weiter Richtung Süden. Wir kamen jetzt in ein Seegebiet, in dem es für eine kurze Strecke unseres Weges keinen Wetterbericht in englischer Sprache gab, bis das Schiff den Vorhersagebereich von Kapstadt Radio/ZSC erreichte. Dessen Wetterbericht begann bereits am Äquator und bestand aus zwei Teilen, Teil 1 der Küsten-, Teil 2 der Hochseewetterbericht. Das erste Vorhersagegebiet, das uns im Hochseewetterbericht interessierte, war Ascension, und er endet mit dem Bereich der Straße von Mosambik.

Zwei Tage vor Kapstadt hatten wir wieder ziemlich raue See, aber wie so oft in diesem Seegebiet schien wenigstens die Sonne auf uns herab.

Auf den „Picasso“-Schiffen war die Funkbude nicht nur sehr klein, sondern auch noch ein Stockwerk höher als die Wohnkammer des Funkers gelegen. Ich ging also richtig „auf Arbeit“. Bei rauer See, die Brücke stand ganz vorne auf der Back, fuhr man wie in einem Fahrstuhl hinauf und hinunter. Das war sehr gewöhnungsbedürftig, ja, im wahrsten Sinne des Wortes zum Kotzen. Bekamen wir gleich zu Anfang der Reise schweres Wetter, ging es mir meistens sehr schlecht, später gewöhnte ich mich daran. Kam die See von vorne und der Bug stieß mit lautem Krachen in ein Wellental hinein, übernahmen wir viel Wasser, die Mittelwellenantennen waren voller Meersalz und die Sendeleistung ging rapide herunter. Es war daher immer gut, wenn es irgendwann regnete, damit dieses Salz wieder abgewaschen wurde. Dieses „Fahrstuhlfahren“ hatte ein Kollege auf der MARIENFELS, einem Schwesterschiff der OCKENFELS, einmal mit vier Meter/sek gemessen. Habt ihr jetzt eine bessere Vorstellung davon?

In Kapstadt stoppten wir nur kurz, um die Post zu übernehmen. Deren Übergabe funktionierte reibungslos, und schon waren wir wieder unterwegs in Richtung Durban und weiter zum Mozambik-Kanal. Herrschte hier schlechtes Wetter, hörte man garantiert irgendwann Sicherheitsmeldungen von Schiffen, die ankündigten, dass irgendwo Baumstämme im Wasser trieben. Die Bäume brachen einfach durch Unterspülung an der Küste von Madagaskar ab und fielen ins Meer. Hauptsächlich im Norden der Insel war dies der Fall.

Schiffe, die den Persischen Golf ansteuerten, mussten an der Golf-Periode der „Hansa“ teilnehmen. Das heißt, ein Schiff an der Pier in Khorramshahr fungierte als Küstenfunkstelle und vermittelte die Telegramme aller sich im Golf befindlichen Schiffe. Die Hauptagentur der „Hansa“ befand sich in Khorramshahr. Jeder Funker hatte natürlich den Ehrgeiz, sich schon von weit her zu melden. Manche gaben schon ihren Standort ab, als sie Kapstadt passiert hatten. Das funktionierte meistens auch hervorragend.

Wir standen zwischenzeitlich schon im Indischen Ozean zwischen den Seychellen und Sokotra. Auf der Insel Sokotra, so sagte man, sollte es noch Piraten geben. Ich habe in dem Seegebiet davon nie etwas bemerkt. Trotzdem weiß ich heute, dass es tatsächlich schon damals Fälle gegeben hat, in denen Schiffe auf gemeinste Art angegriffen worden sind. Die Piraten ließen sich irgendwo treiben, und wenn ein Schiff in ihre Nähe kam, signalisierten sie Motorschaden oder Kraftstoffmangel. Kam ihnen das Schiff zur Hilfe, schossen sie einfach drauflos.

Die Hansa-Schiffe bedienten fast alle Häfen im Persischen Golf. Fuhr der Dampfer nach Khorramshahr (Iran) oder Basrah (Irak), wurde in Outer Bar der Lotse an Bord genommen, der uns dann den Shatt el Arab bis hinauf an die Pier von Khorramshahr oder in den Hafen von Basrah brachte. War das Schiff für Basrah bestimmt, musste man in Outer Bar ein Telegramm an den Hafenkapitän bzw. an die Gesundheitsbehörde Basrah schicken, in dem u. a. folgendes angegeben werden musste: „no syphilis, no gonorrhoe, no smallpox, no yellow fever, no chinese on board“.

Es kam vor, dass in Khorramshahr gleich mehrere Schiffe der Reederei hintereinander an der Pier lagen. Das war immer sehr interessant, denn man bekam dadurch ausgiebig Gelegenheit, mit den Kollegen zu sprechen oder gemeinsam etwas zu unternehmen. Der Shatt el Arab besteht bekanntlich aus den vereinigten Flüssen Euphrat und Tigris, die gemeinsam in den Persischen Golf münden, das heißt die Pier in Khorramshahr lag direkt am Fluss. Waren viele Schiffe dort, so konnte es vorkommen, dass einige von ihnen mitten im Fluss vor Anker lagen, um darauf zu warten, an die Pier zu kommen.

Schiffe, die von der Pier ablegen wollten, fuhren an den Ankerliegern vorbei bis sie einen freien Platz fanden, auf dem sie wenden konnten. Man warf den Anker und ließ sich einfach von der Strömung drehen, nahm den Anker wieder auf und fuhr den Fluss hinunter.

Nachdem wir die Ladung gelöscht hatten, machten wir es genauso. Als wir an den Ankerliegern vorbeifuhren, kollidieren wir mit einem von Basrah kommenden Kümo, der vollkommen gegen alle Regeln verstoßend, plötzlich zwischen den vor Anker liegenden Schiffen auf die linke Seite hinüberfuhr. Wir bekamen an der Backbordseite ein Loch in der Vorpiek und verloren Frischwasser. Nach dem Wenden auf dem Fluss fuhren wir zum Bunkern nach Abadan weiter. Hier wurde dann auch der ganze Papierkram wegen der Kollision erledigt.

Beim Ablegen in Abadan, die Strömung war wohl ziemlich stark, außerdem wird wohl die Leine nicht zum richtigen Zeitpunkt losgemacht worden sein, krachten wir Achterkante Back-

bordseite gegen die Pier. Ergebnis: Ein etwa zwei Meter langes und ein Meter breites Loch in der Außenhaut. Wir gingen vor Anker, um notdürftig eine Stahlplatte über das Loch schweißen zu lassen. Natürlich wurde aus Zeitgründen diese schwarze Platte nicht erst noch grau angestrichen.

Unser nächster Hafen hieß Dubai, ein Reedeafen. Hier sollten wir unter anderem leere „Hansa“-Pontons an Deck nehmen, um sie zurück nach Bremen zu bringen. Sie wurden von einem Schlepper aus dem Hafen zu uns gebracht. Da der Schlepper gleich mehrere dieser Pontons schleppte und keinen genügend großen Bogen um unseren Bug machte, kollidierte einer dieser Pontons mit unserem Schiff. Wieder riss es ein Loch in den Bug, dieses Mal an der Steuerbordseite. Wir erhielten daraufhin die Order, in Karachi in die Werft zu gehen.





Während der Werftliegezeit wurde die Stahlplatte, die in Abadan notdürftig angeschweißt worden war, hier noch einmal herausgenommen und besser verschweißt. So fuhren wir dann nach acht Tagen Werftzeit endlich Richtung Heimat. Vorher sollten wir jedoch noch ins Mittelmeer rein und Benghazi anlaufen, um dort Ladung zu übernehmen.

Auf der Rückreise passierte nichts Außergewöhnliches. Trafen wir unterwegs ein anderes „Hansa“-Schiff, dann fragten die Nautiker uns immer: „Was habt ihr denn da hinten an der Bordwand?“ Wir entgegneten dann: „Wo? Wir sehen nichts!“

Benghazi hat einen Hafen, der fast viereckig ist. Hier wurde das Schiff langsam gedreht. Bekam man seinen Liegeplatz ganz an der Innenpier, so lief das Schiff in den Hafen ein und wurde von zwei Schleppern ganz vorsichtig an die Pier gedrückt. Beim Auslaufen wurde der Dampfer von der Pier weggezogen, kurz vor der Einfahrt langsam gedreht und konnte dann auslaufen. Wir hatten beim Auslaufen einen Lotsen an Bord, der, wie so oft bei diesen Frachtern der „Picasso“-Klasse, nur einen kurzen Bug mit dem Steuerstab vor sich sah, aber das lange Schiff hinter sich nicht beachtete. Ergebnis, er drehte viel zu schnell und unser Heck rauschte mit der Schraube über die Mole. Also gingen wir auf der Reede vor Anker und ließen einen Taucher kommen, der uns mitteilte, dass kein Flanken gebrochen, aber zwei zum Teil verbogen seien. Damit konnten wir allerdings unsere Heimreise fortsetzen.

Wohin das Schiff in die Werft zur Behebung aller Schäden ging, entzieht sich meiner Kenntnis, denn ich verließ es zusammen mit dem Kapitän in Antwerpen, um einige Tage Urlaub zu verleben. Anschließend wurde ich auf dem Semi-Containerschiff GUTENFELS/DEAQ eingesetzt, das im neu eingerichteten Container-Dienst zwischen dem Mittelmeer, Lissabon und der Ostküste der USA fuhr.

Kein Schiff war vor Havarien gefeit und zum Sterben waren auch die Frachter mit dem traditionsreichen Hanseatenkreuz in der Schornsteinmarke verurteilt. Das irdische Dasein des MS OCKENFELS endete auf dem Abwrackplatz Gadani Beach in Pakistan, nachdem es dort am 3. April 1985 unter seinem letzten Namen IONIAN SAILOR eingetroffen war.

Werner Molle

### **Mit MS DEUTSCHLAND rund Kap Hoorn**

Wie aus den Medien hinlänglich bekannt, wurde das Schicksal des ehemaligen „ZDF-Traumschiffes“ aus Neustadt in Holstein als letztem Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge 2015 besiegelt. Deshalb sollen diesem Bericht einige Bemerkungen vorangestellt werden.

Seit Anfang 1999 war ich bei der Reederei Peter Deilmann angestellt. (Vgl. BORDGESCHICHTEN Bd. XIII, Vom Kapitän der DSR zum Leiter einer Reederei in Lima) Ab 2001 befassten wir uns mit einem Neubau (Projektname: RUBIN). Gleichzeitig beauftragte mich Herr Deilmann, eine zweite Variante auszuarbeiten, wenn die Finanzierung nicht zustande käme. Als Möglichkeit zogen wir den Umbau und die Modernisierung des MS BERLIN in Betracht. Anfang 2003 rief er mich in sein Büro und offenbarte mir, dass er die Finanzierung des geplanten Neubaus nicht von den Banken bekäme und wir uns auf Variante zwei konzentrieren müssen. Bald darauf wurde Herr Deilmann schwer krank. Seine Krankheit machte sich in allen Bereichen unserer damaligen noch See- und Flusskreuzfahrt-Reederei lähmend bemerkbar. Im November 2003 verstarb er. Seine beiden Töchter übernahmen das Reedereigeschäft. Im Januar 2004 bat ich beide Reederinnen zu einem Gespräch und informierte sie über vertrauliche Gespräche ihres Vaters mit mir. Dabei ging es auch um den Umbau der BERLIN. Im Mai 2004 aktualisierten wir meine Umbaupläne in Venedig an Bord des Schiffes. Beide Eigentümerinnen der Reederei



entschieden sich, die BERLIN nicht weiter zu beschäftigen. So bekam ich den Auftrag, die Verkaufsverhandlungen zu führen. Im Herbst des gleichen Jahres erfolgte der Verkauf an Saga Shipping nach London. Deutschland besaß jetzt nur noch ein Hochsee-Passagierschiff unter deutscher Flagge.



Der Autor und Kapitän Jungblut

Die Jahre 2006 und 2007 waren von der Einnahmenseite die erfolgreichsten. Wir dachten an einen zweiten Neubau und projektierten die auch zusammen mit der Meyer-Werft in Papenburg. Die Bauunterlagen waren im August 2008 komplett fertig erstellt, nur die Finanzierung stand noch offen. Ende 2008 wurde die Finanzierung von den Banken abgelehnt. Im April 2008 war ich nach Überschreiten des gesetzlichen Renteneintrittsalters aus dem Unternehmen ausgeschieden und in

den Ruhestand gegangen. Mein Nachfolger, ein sehr erfahrener Chief der DEUTSCHLAND, verließ bald die Reederei, und ich wurde gebeten wieder anzufangen, was ich auch tat. Durch verschiedene Umstände und die aktuelle Marktsituation im Flusskreuzfahrtgeschäft kam es zur Insolvenz der Flussschiffe und der Reederei. Die DEUTSCHLAND war nicht betroffen.

Nachdem diese Insolvenz überwunden war, alle Flussschiffe verkauft waren und die Belegschaft von 100 auf 40 Mitarbeiter schrumpfte, drängten die Banken auf einen Verkauf der DEUTSCHLAND an einen Investor.

Nach vielen Monaten der gemeinsamen Suche mit den Banken nach einem geeigneten Investor, währenddessen eine große Unsicherheit unter den Mitarbeitern herrschte, einigten sich die Banken mit AURELIUS-Investment aus München als neuem Eigentümer. Die eingesetzten Geschäftsführer aus artfremden Bereichen mussten sich erst einmal in die für sie fremde Welt der Seefahrt hineinendenken





und -fühlen. Die Sprachtermini konnten unterschiedlicher nicht sein! Die Geschäftsführer arbeiteten sich gut in die ökonomischen Prozesse ein, konnten aber ein Absinken der Buchungen nicht verhindern.

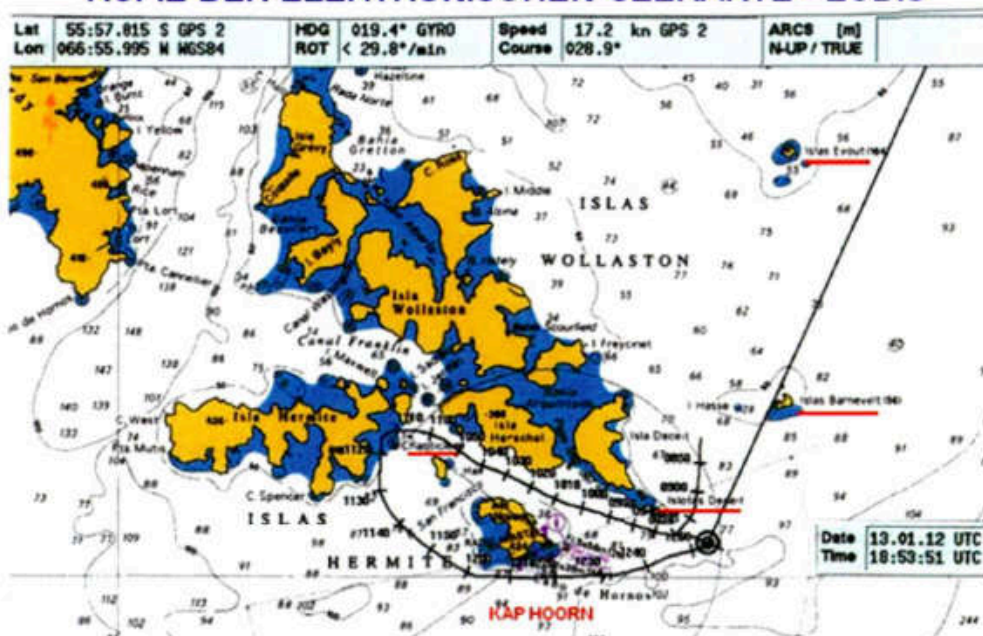
Ich suchte lange nach geeigneten Nachfolgern im technischen und nautischen Bereich. Nach intensiven Bemühungen stellte ich einen Nautiker ein. Er war verantwortlich für see-fahrendes Personal, Agenturtätigkeit und Fahrplangestaltung. Der Techniker wurde offiziell mein Nachfolger und war für alle technischen Belange einschließlich Wertvorbereitung und Durchführung verantwortlich. Somit konnte ich endgültig meinen Ruhestand antreten.

Zum Abschied meiner Tätigkeit schenkte mir AURELIUS eine Reise meiner Wahl für mich und meine Frau. Im Herbst 2011 standen die Zeichen auf die Zukunft des Unternehmens bereits nicht gut, und ich entschied mich für die Reise um das Kap Hoorn. Meine Frau verzichtete auf diese Reisegelegenheit. Auf dieser Fahrt befanden sich noch die mir langjährig bekannten und sehr zuverlässigen und loyalen Offizieren an Bord. Besonders der Kapitän Andreas Jungblut, der Chief Richard Wodzinski und der Hoteldirektor Willy Gebel sind zu erwähnen.

Als Olympia-Schiff war die DEUTSCHLAND 2012 in London gewesen. Sie diente während der Olympiade als schwimmendes Hotel- und Gästeschiff. Kapitän Jungblut wollte die Gelegenheit nutzen und mit dem Vorsitzenden von AURELIUS, Herrn Dr. Dirk Markus, über das geplante Ausflagen sprechen. Er war als Besucher gekommen, da er sich im Urlaub befand. Leider kam es nicht zu einem Gespräch, sondern er wurde des Schiffes verwiesen und bekam anschließend seine Kündigung überreicht, die natürlich vor Gericht angefochten wurde. Im Frühjahr 2013 entschied das Arbeitsgericht in Lübeck, dass die Kündigung nicht rechters wäre und er eine Abfindung zu bekommen hätte.

Der Niedergang der Reederei und der des Schiffes nahm nun sehr rasch Fahrt auf. Die DEUTSCHLAND wurde wieder verkauft, und es wurde ein geschlossener Fonds aufgemacht. Innerhalb von wenigen Stunden wurden die Fonds in Höhe von 50 Mio € und drei Monate später nochmals in der Höhe von 10 Mio € geschlossen. Grundlage der Höhe des

## KOPIE DER ELEKTRONISCHEN SEEKARTE - ECDIS





Fonds war ein Verkehrsgutachten einer Hamburger Gesellschaft, die Gutachten für die Auftraggeber erstellte. Auch diese hohen Investments halfen nicht weiter. Mitte 2014 wurde auch die DEUTSCHLAND mit der Restreederei insolvent gemeldet bis sie Mitte Mai 2015 an einen texanischen Unternehmer veräußert wurde. Alle deutschen Seeleute verließen das Schiff. Es soll zukünftig unter der Flagge der Bahamas fahren.

Nun zur eigentlichen Reise mit der DEUTSCHLAND: Das Schiff verließ unter dem Kommando von Kapitän Jungblut und seinen Offizieren Puerto Madryn (Argentinien) am 10. Januar 2012 gegen 21 Uhr mit Südkurs und Zielhafen Ushuaia (Argentinien). Die gebuchte Reiseroute sah für die Passagiere auch das „Erlebnis Kap“ vor. Falls es die Wetterbedingungen erlauben würden, war auch die Möglichkeit einer Anlandung der Passagiere eingeplant.

Das Wetter beim Auslaufen von Puerto Madryn war sonnig mit einer Tagestemperatur von 25 °C und Wind mit einer Stärke von 4 bis 6 Bft. Vor uns lagen 863 sm bis Kap Hoorn.

Dieses sollten wir am 13. Januar vormittags passieren. Die Nautiker beobachteten aufmerksam die Großwetterlage und speziell die Wetterentwicklung am Kap. In der Nacht vom 12. zum 13. Januar nahm der Wind aus westlicher Richtung deutlich zu.

Nachdem wir das Kap San Diego an unserer Steuerbordseite passiert hatten, steuerten wir mit SSW-Kurs Richtung Kap Hoorn. Wir passierten die Insel Evout an unserer Steuerbordseite und danach die Insel Barnevelt an Backbordseite. Der Wind blies uns nun bereits mit Sturmstärke von 8 bis 10 Bft. aus West entgegen. Eine Besserung der Windverhältnisse war nicht zu erwarten.

Der Kapitän traf daraufhin nach gründlicher Beratung mit den Nautikern und dem Lotsen – auch im Sinne der Erwartungshaltung der Passagiere (Erlebnis Kap Hoorn Passage) – die von seemännischer Sachkenntnis getragene Entscheidung, nach der Passage von Islotes Deceit im Windschatten der Insel Hermite die Kapinsel Hornos an Backbordseite und damit zuerst nördlich zu passieren, um dann über Backbord zu drehen und vor dem Wind Kap Hoorn mit Ostkurs an unserer Backbordseite auch südlich zu umrunden.





Stürmische See am Kap Hoorn

Die See zwischen den Inseln war rau, kurz und nicht sehr hoch ausgeprägt. Der Kapitän steuerte das Schiff bis zur Insel Chanticleer und drehte dann über Backbord auf einen südöstlichen Kurs.

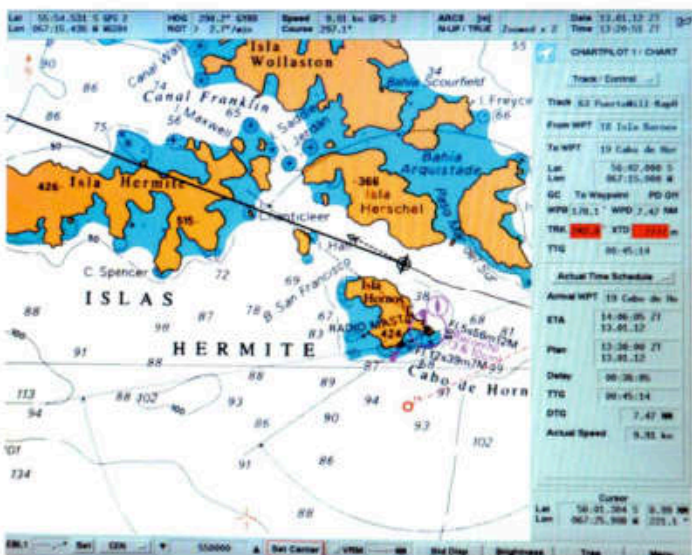
Das Schiff lag bei zunehmendem Westwind gut in der bewegten See. Die Seekrankheit der Passagiere hielt sich

durch diese Routenänderung in Grenzen. Der kritische Punkt war die Drehung über Backbord nach dem Passieren der Insel Chanticleer. Auch diese kritische Phase wurde seemännisch gut gemeistert.

Insgesamt muss man anerkennend feststellen, dass die Entscheidung des Kapitäns, so weit wie möglich unter Landschutz zu fahren, um dann mit achterlichem Wind Kap Hoorn zu passieren, eine in Bezug auf die Routenwahl und damit Sicherheit des Schiffes und der Passagiere kluge seemännische Entscheidung darstellte.

Trotz der vorherrschenden Wetterlage mit orkanartigen Winden von bis zu Beaufort 12 und einer Temperatur von nur 8°C bewunderten die nicht von Seekrankheit betroffenen Passagiere die Passage von Kap Hoorn.

Der eine oder andere mag dabei auch an die seemännischen Leistungen und Strapazen der Seeleute auf den Segelschiffen sowie die Tausende von Schiffsverlusten an diesem Ort in den vergangenen Jahrhunderten gedacht haben. Immerhin befand sich MS DEUTSCHLAND geografisch auf den Breiten der so genannten Furious Fifties (auf Deutsch meist: Rasende Fünfziger) für die Region zwischen dem 50. und 60. Breitengrad Süd. Die Entfernung zum Kap betrug ca. 3 sm (siehe Ausdruck der freundlicherweise zur Verfügung gestellten ECDIS – elektronische Seekarte).



An ein Anlanden der Passagiere war bei dieser Wetterlage nicht zu denken. Gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan passierten wir Kap Hoorn am 13. Januar 2012 um 15.08 Uhr, etwa vier Stunden später, was aber keinen Einfluss auf den weiteren Reiseverlauf zum Beagle Canal und weiter nach Ushuaia hatte, da die Zeit für die Anlandung nicht in Anspruch genommen werden konnte.

### **Vorwärts immer, rückwärts nimmer**

Die Überschrift – ein bekanntes Honecker-Zitat aus den Tagen der sich unter der Wucht des Volksbegehrens windenden und schwindenden DDR.

„Wir sind d a s Volk“ und nicht viel später dann „Wir sind e i n Volk“ sind Sätze, die man nicht vergisst.

Was irgendwann mal vergessen sein wird, sind die Umstände, persönlichen Schicksale und was man aus diesem eigentlich so weisen Satz des greisen Herrn Honecker machte. Somit hat jeder seine Geschichte „danach“ und diese Geschichten könnten unterschiedlicher nicht sein.

Von Kameraden wurde ich gebeten, meine Wendegeschichte zu erzählen, und nach reiflicher Überlegung werde ich es an dieser Stelle tun. Ich mache es deshalb, weil ich auch als Rentner immer noch im Rahmen der Ausbildung von Schiffsmechanikern beiderlei Geschlechts tätig bin. Ich gehöre zur Prüfungskommission im Aus- und Fortbildungszentrum (AFZ) Rostock und erlebe momentan hautnah die Krise in der Bereitschaft deutscher Reeder, jungen und gut ausgebildeten Menschen eine Chance auf ihren Schiffen zu geben und damit die bewusste Akzeptanz des Verlustes von maritimem Know How in Deutschland. Vielleicht hilft ja meine Geschichte einen Weg aufzuzeigen, den ein junger Seemann zu seinem Glück gehen kann. Ich hatte in meinem Leben zwei Arbeitgeber – 24 Jahre DSR und 22 Jahre NSB Buxtehude. Beide Firmen waren große maritime Player – die eine Firma ist perdu und die andere auf dem Weg zu neuen Feldern. Im VEB DSR habe ich den Weg vom Reiniger auf Typ IX bis zum Chief auf VCS 420 erklommen, bei NSB als Chief vom 1000er bis zum 11400er Containervessel. Man könnte einen Vergleich machen: Als ich 1966 auf dem MS LÜBBENAU als Reiniger anfang, brauchte ich 24 Jahre, um auf einem Vollcontainerschiff mit 420 TEU (20-Fuß-Standard-Containern) zu arbeiten. Bei NSB brauchte ich 22 Jahre, um auf ihrem größten Containerschiff zu landen.

Daran sieht man, dass alle Dinge im Leben ihre Entwicklungszeit brauchen und damit auch die Menschen, die diese Boliden der Meere betreiben. Heute denkt man, dass dank der Computer alles schneller, billiger und besser geht. Aber das ist ein Trugschluss, der spätestens mit dem Zusammenbruch der Datenverbindung von Land zum Schiff seinen schicksalhaften Lauf nimmt. Aber das ist nicht das Thema.

Anfang 1990, mitten im Wendemanöver der Staatspolitik, lagen wir mit dem Vollcontainerschiff VCS 420 JOHANNGEORGENSTADT im King George V Trockendock in Southampton zu einer geplanten Klasse-Erneuerung. Beinahe jede Woche kam ein Vertreter der DSR oder der DSRK zu uns. Immerhin hatte die Reisefreiheit eingesetzt, und sie wurde nun auch weidlich genutzt. Neben den dienstlichen Dingen waren wir somit auch immer auf dem aktuellen Stand der DSR-Entwicklung und die Nachrichten konnten gruseliger nicht sein. „Da geht alles den Bach hinunter.“ An diesen Satz kann ich mich noch gut erinnern, und er sollte mein weiteres Handeln beeinflussen.

Anfang März 1990 liefen wir wieder in Rostock ein und die Stimmung an Bord war außerordentlich gespannt.

Es tun sich immer wieder Parallelen zu heute auf. Was mache ich persönlich aus meiner Zukunft? Die Einen sagen: „Schau'n wir mal ...“ Die Anderen sagen: „Die können uns doch nicht so einfach ...“ Die Dritten sagen: „Vorwärts immer, rückwärts nimmer ...“

Ich gehörte zur letzteren Kategorie und bewegte mich bereits eine Woche später ohne Termin und Vorankündigung in den Hamburger Freihafen zum HAPAG-Lloyd-Gebäude, mit



dem Ziel, der Personalabteilung dieser bekannten und renommierten Reederei einen Besuch abzustatten. Die Flagge auf dem Gebäude flatterte straff im Wind, aber der innere Flur war verlassen und eine einsame Sekretärin fragte mich nach meinem Begehr. Ich gebe zu, man war noch nicht auf den Ansturm der Ossis vorbereitet, und dass Menschen mit so einer interessanten Aura hier plötzlich auftauchten, war ein Novum, auch für den Personalchef, einen Herrn Kapitän Katzler. Da wir keine gegenseitigen Bekannten oder Lobbyisten hatten, konnten wir uns das Abklopfen sparen und gingen schnurstracks auf das Wesentliche zu. „Sie sind mit 42 Jahren zu alt für uns“, meinte er. „Immerhin haben wir das Doppelpatent und Sie müssten noch mal auf der nautischen Strecke ganz von vorn anfangen.“

Eine riesige Enttäuschung breitete sich in mir aus. „Versuchen Sie es doch mal beim Verband Deutscher Reeder, oder hier, oder hier.“ Er war wirklich sehr hilfsbereit und gab mir etliche Adressen. Hätte er die Zukunft richtig verstanden, hätte er sich sein Doppelpatent klemmen und mich 22 Jahre als Chief beschäftigen können. Aber Herr Professor Kapitän Dipl. Ing. E. Huth hatte gerade die Zukunft des Doppelpatentes begründet und man glaubte diesem „Spezialisten“.

Meine Frau sah mir die Enttäuschung an, als ich wieder raus kam und das Steuer des WARTBURG in Richtung Esplanade 6 rumwarf.

„Wir vermitteln hier keine Arbeit!“ Mit diesem kategorischen Satz empfing mich der Pförtner beim Verband Deutscher Reeder. Wenn ich an diesen Satz vor heute einem viertel Jahrhundert zurückdenke, geht mir immer noch das Messer in der Tasche auf. Das Schlimme ist nur, dass sich an dieser Aussage nicht das Geringste geändert hat, im Gegenteil.

Glücklicherweise gab es wie immer im Leben auch hier eine gute Fee in der Eigenschaft einer Dame, die für die Zeitschrift „Kehr wieder“ verantwortlich zeichnete. Natürlich war sie von Beruf aus neugierig und nachdem ich ihr allerhand Exotisches aus der neuen deutschen Teilwelt erzählt hatte, war sie sehr aufgeschlossen und rief bei einer mir unbekannten Adresse an. Mir wäre zu diesem Zeitpunkt jede Adresse mit Jobzusage wie ein Fünfer im Lotto vorgekommen. Dass sie aber ausgerechnet bei einer kleinen Firma in Buxtehude mit damals elf Schiffen anrief und ich dort für die kommende Woche ein Vorstellungsgespräch bekam, überstieg alle meine Erwartungen.

Fünf Minuten vor Zehn stieg ich die Treppe zum dritten Stock der Harburger Strasse 4 empor. NSB war 1990 die dritte Reederei in diesem Gebäude, in dem sich heute das Navigare-Hotel befindet. Meiner Frau hatte ich gesagt, sie möchte doch gern ein paar mal die Lange Strasse auf- und abwandeln, bald wäre ich wieder zurück. Was für ein Irrtum!

Ich wurde sehr freundlich empfangen und in ein Büro geleitet, in welchem etliche Herren saßen, die von meiner fachlichen Qualifikation gar nichts wissen wollten. Sie klopfen mich auf Ausbildung und Stallgeruch ab, ließen mich schwatzen und ich ziehe heute noch den Hut vor Leuten wie den Herren der Geschäftsführung Ponath und Petrovic, die bereits 1990 herausfanden, welches Potential für ihre noch im Aufbau befindliche Flotte aus den Resten des VEB DSR zu schöpfen war. Erst vier Stunden später war ich wieder auf der Strasse und umarmte meine liebe Frau in dem Gefühl, alles richtig gemacht zu haben.

Es dauerte trotzdem noch gut zwei Wochen, ehe ich die Zusage zu einer Einstellung für das 3. Quartal 1990 bekam. Mit dieser festen Zusage in der Tasche ging ich auf die letzte Reise beim VEB DSR. Das MS WITTENBERG war ein schönes Schiff, die Crew war toll, das Fahrtgebiet Westafrika bekannt, die Partys nahmen ob der großzügigen Gelder aus den verschwindenden Fonds von Gewerkschaft, Partei, FDJ, DSF und und und ... kein Ende und ich denke mit Wehmut an diese Stimmung zurück, die Abschied und Aufbruch zugleich war. Wer den letzten Tag des Juni 1990 im DSR-Hauptgebäude im Überseehafen Rostock miterlebt hat, wird ihn nie vergessen. Wer ihn nicht erlebt hat, wird es nicht glauben. Es herrschte



eine fröhliche Partystimmung, alle Bürotüren standen offen, der Sekt floss zumindest in den Büros der Wirtschaftsabteilung in Strömen und wir, die wir entlassen und mit einem Laufzettel bewaffnet zwecks Abmeldung durch die Abteilungen ziehen mussten, genossen den Abschied. Es gab keine offenen Tränen. Und daran sollte man immer denken: Wenn man geht, dann geht man mit Würde. Weinen kann man heimlich.

Das war's dann mit den 24 Jahren DSR.

Nach dem, was im Nachhinein bekannt wurde, konnte man auch nicht mehr heimlich weinen. Ich habe nur noch die Kollegen bedauert, die Jahre später bei NSB landeten, nachdem sie Lohnverzicht und Licht ausmachen miterlebt hatten. Und all die Treue, die Entbehrungen, die Enttäuschungen und die Erniedrigungen dafür, dass man auch noch weniger Rente bekommt. Das ist das kapitalistische Gesetz der bitteren Zahl – wann immer du Geld vom Staat bekommst, man zieht es dir am Ende deines hoffentlich langen Lebens wieder ab.

Und damit sind wir angekommen in der neuen Zeit nach der Wende.

Ich glaube nicht, dass ich zu dieser völlig anderen Art der Seefahrt viele Worte verlieren muss. Hier hat der ältere Leser seine eigenen Erfahrungen gemacht und der jüngere Leser kann keine Vergleiche mehr mit der Seefahrt bei der DSR ziehen.

Diese Abschnitte hat es immer im Leben der Seeleute gegeben. Ob es die tränenden Augen der Segelschiffer waren, wenn ein stinkender Dampfer bei Windstille qualmend an ihnen vorüber zog oder der Ladungsoffizier eines griechischen Stückgutschiffes seinen Kollegen auf einem dänischen Großcontainer beneidete – es wird immer weitergehen auf dem Weg nach vorn.

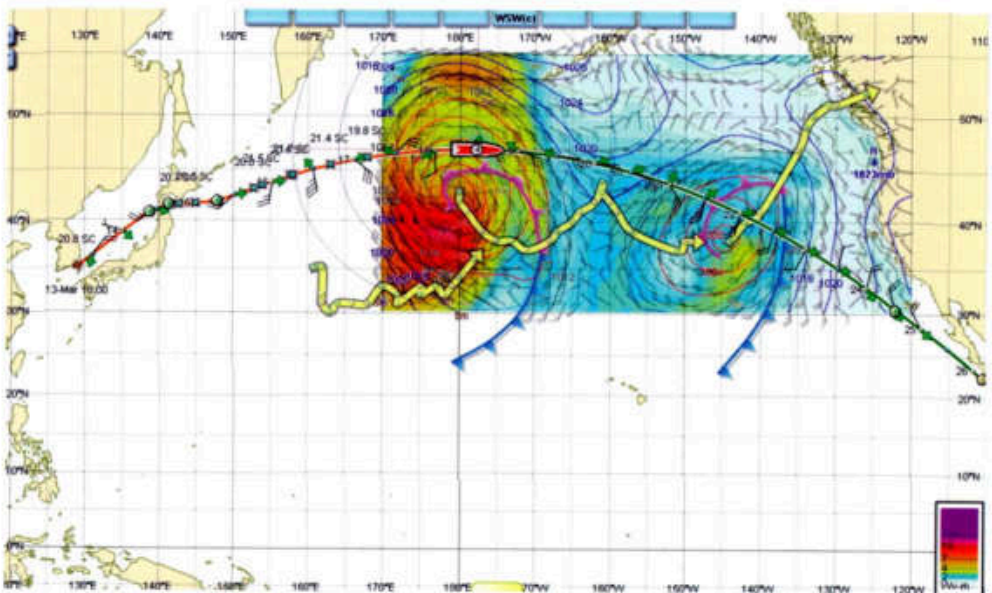
Der jüngeren Leserschaft wünsche ich nur eines: „Habt den Mut, eben diesen Weg mitzugehen. Wenn die euch hier nicht mehr haben wollen, dann geht woanders hin. Ihr sprecht Englisch, ihr klebt nicht am Elternhaus oder Schrebergarten, ihr seid heiß und wollt was lernen, dann geht und alle guten Wünsche der älteren Kameraden sind mit euch. Denkt immer daran: Wenn Himmel und Meer sich am Ende eines langen Tages mit den dunkelroten Farben des Abschieds schmücken, dann müsst ihr nur ein wenig in die entgegen gesetzte Richtung schauen und dort kommen die ersten Sonnenstrahlen schon wieder über den Horizont.“



## An Bord des CS PUSAN SENATOR im November 1998

Draußen herrscht Wetter, das mich erneut mit meinem altvorderen Kollegen Magellan hadern lässt. Ihm geht der Ruf voraus, diesem Ozean den Namen „der Friedvolle“ gegeben zu haben. Was wir hier jedoch erdulden sind fliegende Wolkenketzen, stürmischer Wind, gelegentlich Regen und Kälte. Letztere zwar erträglich, doch das Gesamtpaket fühlt sich ungemütlich an. An Konservierung an Deck, die seit der Wende „Maintenance“ heißt, lässt sich daher nicht einmal im Ansatz denken.

Vor uns liegt der 180. Längengrad, der uns den morgigen Donnerstag, unseren Seemanns-sonntag, zweimal erleben lässt. Mit dem philippinischen Koch habe ich mich dahingehend geeinigt, dass er zukünftig statt abgepackter Kekse etwas auf den Tisch bringt, was einem Kuchen nicht unähnlich ist.



Wetter-Routing über den Nordpazifik

Die Fahrt in diesen geografischen Längen verwirrt meinen Organismus. Und zwar dauerhaft, was mich daran zweifeln lässt, dass der irgendwann einmal damit klar kommt: Mitternacht meine ich, essen zu müssen, während mir der späte Vormittag ein Schläfchen suggeriert. Eins ebenso schlecht machbar wie das andere.

Wo mir seit einiger Zeit auf dem Pazifik unser Telex-Gerät in erfreulicher Regelmäßigkeit detaillierte und verlässliche Wetterberichte liefert, mochten sich im Indischen Ozean die Meteorologen nicht über den bekannten Standard erheben: „Weather seasonal“ ließen sie mich wissen.

Im Wettbewerb um den beliebtesten Hafen favorisiert die Crew aus der Südsee ebenso wie die philippinischen Offiziere eindeutig Hongkong. Beide Gruppen erwarten hier Landsleute zu Besuch. Da ich mir vorbehalten habe, größere Schübe an Besuchern zu genehmigen, melden sie ausnahmslos „Familienbesuch“ an, was bei unseren Seeleuten von Kiribati durchaus zutreffen mag. Denn ich werde den Eindruck nicht los, dass auf ihren Inseln über vier, fünf Ecken jeder mit jedem verwandt ist. Dass die Kiribati bereits bei der eher beschei-

denen heimischen Kost der Neigung erliegen, in die Breite zu gehen, macht verständlich, warum sie mir an Bord zumeist als Schwergewichte begegnen. Womit sie ihren in Hongkong ansässigen weiblichen Landsleuten – um solche handelt es sich bei den Besuchern in der Regel – um nichts nachstehen. Wenn solch ein Pulk dann wieder das Schiff verlassen hat, stellt sich mir mit schönster Regelmäßigkeit die Frage, ob ich nicht besser den Tiefgang ablesen lasse.

Die Philippinos belächeln derlei mit einer Prise Herablassung. Obwohl sie der eintreffenden pseudo-verwandten Girls häufig das erste Mal ansichtig werden, sind die in der Regel schlank und zierlich. Neben der einen oder anderen Gefälligkeit im Rahmen ihres Besuches, besteht ihr Hauptauftrag darin, das Geld der Landsleute nach Hause zu schicken. Die lüthen Botinnen stöckeln nicht selten mit 15.000 bis 20.000 US-Dollar in der kleinen Handtasche die Gangway hinunter, um kurze Zeit später am Schalter der Filiale der philippinischen Nationalbank zu stehen, der die Regierung verordnet hat, den Transfer kostenlos vorzunehmen. An dieser Stelle drängt sich die Frage auf, warum denn die Reederei statt einer vergleichsweise kleinen Summe nicht gleich den Großteil der Heuer auf die Inseln überweist. Doch da wäre zum einen der ungünstigere offizielle Umtauschkurs zum Peso zu nennen und zum anderen – und hier liegt der Hase im Pfeffer – der Hang des heimischen Agentur-Personals, mit den eintreffenden Dollars erst einmal ein kleines Nebengeschäft abzuwickeln, bevor es an die Familien geht.

Hongkong steht im Zeichen des Umbruchs, und die lokalen Zeitungen nehmen in vielfältiger Weise darauf Bezug. In Karikaturen verhöhnt eine Seite die Briten, eine andere macht sich über die Rotchinesen lustig. Optimisten sehen sich bereits im Geld schwimmen, der Pessimist befürchtet den Bettelstab. Ihnen allen scheint aber gemein zu sein, sich nach anfänglich massivem Misstrauen vorsichtig mit den neuen Verhältnissen, vor allem aber mit den neuen Herrschern zu arrangieren: „So schlimm wird es schon nicht werden“, „Die Regierung in Peking wäre ja töricht, wollte sie ein derart gut geöltes System verändern“, „Und überhaupt – die Briten sind auch nicht ohne. Wir als Bewohner der Kronkolonie mussten ein Visum beantragen, wenn wir nach England reisen wollten“ und und und ...

Ganz Mutige gehen noch weiter. Sie verstehen die Übernahme der Kronkolonie gar als Generalprobe für eine „Korrektur der gegenwärtigen Situation bezüglich Taiwan“. Geht sie schief, könne man die Insel im Osten vergessen. Ein Journalist aus China treibt es auf die Spitze: „Haben wir erst Hongkong, holen wir auch Taiwan heim ins Reich. Das sei alles weniger eine Frage des ‚ob‘, sondern lediglich des ‚wann‘.“

Einem Außenseiter wie mir fällt es schwer, diesen Informationswust zu ordnen, ihn zu verarbeiten und einen roten Faden zu entdecken, an dem ich mich entlang hangeln kann.



MS PUSAN SENATOR (Juli 1998)



Was die chinesische Regierung mit „Ein Land – zwei Systeme“ genau meint, weiß anscheinend noch keiner. Nüchterne Geschäftsleute, wie z.B. unsere Partner wie Stauereien, Tally-Firmen, Schiffshändler bleiben vorerst gelassen und machen den Fortgang ihrer Aktivitäten davon abhängig, wie gut oder schlecht die neue Regierung in der Lage sein wird, den Zustrom billiger Arbeitskräfte aus dem Mutterland zu ventilieren. Wenn das außer Kontrolle geriete, käme es allerdings zum Kollaps.

So beobachten sie alle zwar gespannt, aber keineswegs ängstlich, die Bewegungen auf dem Kapitalmarkt, während davon unbeeindruckt die Immobilienpreise ins Astronomische entwinden. Einerseits liegt das an einer allgemeinen Flucht in Sachwerte – die in einer Immobilie in Hongkong eine ganz sichere Bank versteht – während sich andererseits Steinreiche aus dem Mutterland in der Geschäftswelt Hongkongs bereits ein Standbein sichern. Da denen aber das Flair des Neureichen noch stark anhaftet, spottet Hongkongs CHINA POST: „Auch wenn sich der Köter einen Bärenpelz umhängt, bleibt er dennoch ein Kläffer“. Wie auch immer – die ersten Schritte Hongkongs in der anderen Welt werde ich im kommenden Juli erleben. Die neue Flagge ist die chinesische, die alte mit der Orchidee liegt als Reliquie im Schrank.

Eines wird sich eher nicht ändern: Beim letzten Anlauf Hongkongs schlug der Regen derart heftig auf uns ein, dass die Sicht kaum mehr als eine Schiffsbreite betrug, etwa 30 Meter also. Der Radarschirm zeigte sich geschlossen grün, und als erste hölzerne Fischerboote dicht an uns vorbei schossen oder wir an ihnen, setzte ich beide Typhons in der Hoffnung in Gang, dass wenigstens die mit der Ansteuerung vertrauten Fischer etwas unternehmen und sich von uns frei halten. Ihre Möglichkeiten halten sich freilich in Grenzen, denn wo sie auf sichere Distanz zu uns gehen, kommen sie dem nächsten dicken Dampfer ins Gehege.

Es scheint sich um einen weltweit verbreiteten Gendefekt zu handeln, der die Küstenfischer veranlasst, bevorzugt in den Ansteuerungen von Häfen ihre Netze auszubringen und auf die Weise den Großschiffen das Leben schwer zu machen. Der Lotse meinte, viele von ihnen hätten in Hong Kong gar keine Wohnung. (Womit wir erneut bei den Immobilienpreisen wären.) Auf dem Boot seien sie geboren, würden dort leben, lieben und schließlich auch sterben.

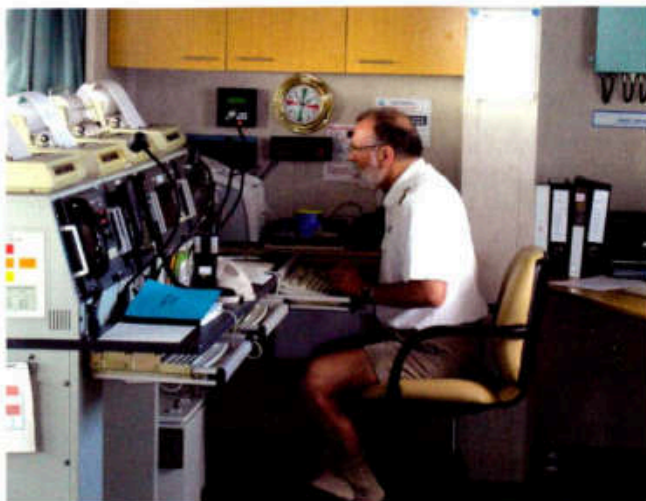
Wahr oder nicht – ihr Verhältnis zur See ist gewiss ein ganz besonderes.

Eine kanadische Passagierin kam in Pusan/Korea an Bord. Ihre Tochter arbeitet dort als Lehrerin und versucht, mit welchem Erfolg auch immer, Koreanern Englisch beizubringen. Für die Heimreise hatte die Krankenschwester aus Vancouver das Schiff favorisiert. Eine Reihe von Unfällen in der Luftfahrt in jüngster Vergangenheit habe sie dazu bewogen, gab sie mir auf meine entsprechende Frage zu verstehen. Eine Entscheidung, die sie anfangs bereut haben mag, denn kurz nach der Lotsenabgabe begab sie sich seekrank in die Kojen und wollte dort ein paar Tage sterben, obwohl das Schiff nur gemächlich, eher gemütlich schaukelte. Irgendwann hatte ich sie überredet aufzustehen und Plätzchen zu backen. Denn sie hatte sich zuvor in einem Gespräch als begeisterte Hobby-Bäckerin empfohlen. Teig ausstechen, Bleche fetten, das alles tut sie nun unermüdlich, und es scheint ihr zu meinem Erstaunen zu helfen. Schnattert unaufhörlich in der Kombüse herum, was der Koch geduldig erträgt. Von der Crew wird sie nahezu vergöttert, denn sie versorgt uns alle mit, wie sie betont, „Canadian Cookies“, von denen ich aber finde, dass sie sich in keiner Weise von den amerikanischen abheben.

Die Runde voll macht ein Schweizer Rucksack-Tourist, der sich auf Weltreise befindet. In der Schweiz nahm er die Bahn bis in die Türkei und fand dort einen LKW, der ihn über den Nahen Osten nach Saudi Arabien brachte. Auf einer Fähre setzte er nach Äthiopien über und bekam hier erneut einen Truck, der ihn bis Kenia mitnahm. Da eine australische Segeljacht eine Hand brauchte, heuerte er an und landete auf die Weise in Thailand. Verbrachte einige Zeit im früheren Siam, bevor er in Ermangelung anderer Transportmittel wiederum eine Fähre nahm, die



ihn in China absetzte. Wie er es nach Japan schaffte, weiß ich nicht mehr genau, jedenfalls fand er uns dort in einem Café im Internet, buchte sofort online die Passage und begleitet nun die Keksbäckerin nach Kalifornien. Ob es von dort in die Karibik geht, ist noch offen. Er meinte, bei der Vorbereitung seiner Reise sei er der Devise gefolgt: Halbiere dein Gepäck und verdoppele dein Geld. Das klingt glaubhaft, denn obwohl nur von zwei Hemden und ebenso vielen Paar Socken



Kapitän Rainer Ritter am modernen Seefunkpult

begleitet, scheint er im wohlthuenden Gegensatz zu mir gut betucht zu sein und muss sich nicht ständig fragen: „Wenn es schon stimmt, dass die Phönizier das Geld erfunden haben – warum so wenig?“

In Yokohama kam ein Bekannter zum Mittagessen an Bord. Er kommt aus dem Schiffahrtsgeschäft und brachte unter anderem eines der Office Girls mit, bei dem ich sofort einen Stein im Brett hatte, als ich mich von einem früheren Besuch daran erinnerte, dass sie Radrennen fährt. Die Gute – Anfang 20 – lässt sich gegenwärtig das Gebiss richten, trägt also die berühmten Spangen mit den Glitzersteinchen und zahlt für die etwa zweijährige Behandlung 11.000 DM, von denen ihre Eltern die Hälfte übernehmen. Als sich meine Gäste dann beim Kaffee der Schokolade zuwandten – Ritter-Sport natürlich – musste sie sich zurücknehmen, weil beide, also die Spangen und die Schokolade, nicht miteinander kooperierten.

Colombo ist trotz seiner zuweilen ekligen Einfahrt immer noch einen Besuch wert. Der Hafen hat sich, im Gegensatz zu den meisten anderen in unserem Dienst, das alte Flair, seinen früheren Charakter weitgehend erhalten und bietet das, was für mich einen Tropenhafen ausmacht: Schöne Pflanzen, ausladende Bäume, üppige Hecken, Sträucher, fremde und preiswerte Früchte des Landes. Tee in allen Schattierungen und alles, was dazu gehört. Der Friseur kommt an Bord, mitunter auch eine ältere Singhalesin, die den Boys die Wäsche flickt. Händler mit Schnitzereien und Edelsteinen, Postkarten und – neuerdings – eine Frau mit einem Mobiltelefon, auf dem die Crew günstig nach Hause anrufen kann und es auch tut, da es die wenigsten an Land schaffen.

Freilich lässt der unselige, anhaltende Bürgerkrieg die Stadt mehr und mehr verkommen und gibt sie dem Verfall preis. Löcher im Straßenbelag werden immer größer und viele Häuser haben dringend eine Reparatur nötig.

Dennoch – zwei Geschäftsfrauen aus Bayern hatten sich genau Colombo als Zielhafen auserkoren. Eine betreibt eine Pension ein Stück weiter im Süden, umgängliche und aufgeschlossene Damen. Beide bemühten sich mit einem gewissen Erfolg, hochdeutsch mit mir zu sprechen, was ich ihnen hoch angerechnet habe. Denn wenn sie in ihren regionalen Dialekt verfielen, gehörte „Sakradeifi noamoal“ bereits zu den verständlichen Terms. Immerhin weiß ich nun, dass Spiegelei mit Leberkäse „Beamtensteak“ heißt und dass Leberkäse weder Leber noch Käse enthält. (Klingt eigentlich plausibel – im Hundekuchen wird schließlich auch kein Hund verarbeitet).



Leider sieht es so aus, dass wir demnächst Colombo nicht mehr anlaufen. Ja, dass wir es nicht einmal mehr in den Indik schaffen, denn wo wir bisher im trüben Wasser von Rumors, Gerüchten und Vermutungen fischen mussten, steht seit gestern fest: Unsere Schiffe werden umgesetzt. Der vorläufige Fahrplan spricht von einem China-America-Express-Service, kurz CAX-II genannt. Die Rundreisen sollen 42 Tage dauern, in denen sechs Schiffe im Wochenrhythmus Häfen an der US-Westküste und im Fernen Ost anlaufen. „Bedienen“ nennen es die Kauffleute. Es bedurfte aufkommenden Pessimismuses und ein paar Augenblicke der Überlegung um zu erkennen: Wir kommen gewiss nicht vom Regen unter Umgehung der Traufe direkt in die Kloake, sollten uns aber dennoch auf dieses und jenes Ungemach einrichten. Auf See verbringen wir laut Fahrplan je 13 Tage in beide Richtungen, das meiste davon auf dem Nordpazifik. Wenn wir auch zu den Taifunen auf Distanz bleiben, kommen wir um Nebel, Stürme und Kälte nicht herum. Für alle Häfen gesteht uns der Fahrplan 16 Tage zu. Bei einigen der vorgegebenen Terminals ziehen sich die Reviere unangenehm in die Länge, und es wird in keinem Hafen das geben, was ich unter deutschem Proviant verstehe. Womit ich schwarzes Brot ebenso meine wie Sauerkraut, vernünftige Wurst, Quark, ungesalzene Butter und last not least vertrautes heimisches Bier.

Doch vielleicht sehe ich einfach nur schwarz. Wir lassen den neuen Dienst mitsamt seinen Vor- und Nachteilen erst einmal an uns herankommen. Ich meine, Long Beach, Oakland in der San-Francisco-Bay, Yokohama, Osaka, Pusan, Dalian, Xinggang, Qing Dao, das sind alles klangvolle Namen. Häfen, von denen ich einige mit guten Erinnerungen verbinde. Ein Blick auf die Liegezeiten verrät jedoch, dass ich es von Xinggang aus nicht an die Große Mauer oder die Ming-Gräber schaffen werde.

In den US-Häfen bekommen wir es mit der Coast Guard zu tun. Nicht, dass wir in der Vergangenheit ernsthafte Probleme mit ihren Inspektoren hatten, doch beanspruchen die ein gutes Stück der Liegezeit, bevor endlich das Protokoll auf dem Tisch liegt.

Es dauert auch nicht lange bis zu meinem ersten Schnupperflug von der Westküste der USA bis nach Hause. 14 Stunden alles in allem. Mal sehen, wie mein Hintern das findet.

Dass wir von da an Singapore nicht mehr anlaufen, trifft mich nicht weniger hart. Dort wohnt mein alter Freund David mit seiner Familie, den ich kenne, seit ich als Erster Offizier auf der KARL MARX Latex beim ihm geholt habe. Er leitete damals die Anlage im Keppel-Harbour. Als wir uns das letzte Mal trafen, haben mir seine Töchter vierhändig ‚Edelweiß‘ auf dem Klavier vorgespielt. In einem unbemerkten Augenblick ließen sie mir gegenüber aber erkennen, dass sie Klavierspielen mögen wie einen Stein im Schuh. Ich konnte das nachempfinden, denn ihr Tagesplan ist mir geläufig. Am normalen Werktag kommen sie gegen 18 Uhr aus der Schule. Es folgen Abendbrot, Hausaufgaben und die wenig geliebte Übungsstunde am Klavier in wechselnder Reihenfolge. Samstag begibt sich die Familie zur Oma. Die Großmutter mütterlicherseits ist Chinesin und wird daher mit ‚Wai-po‘ angesprochen. Mutter Veronica besteht darauf, dass während des Besuches nur Chinesisch gesprochen wird. Der Familienbesuch endet irgendwann am Nachmittag und endet in der Übung am Klavier. Am Sonntagvormittag geht die gesamte Familie in der Kirche, die Eltern zum Gottesdienst, die beiden Mädchen in die Sonntagsschule. Den Nachmittag aber – man glaubt es kaum – dürfen die beiden Mädchen nach eigenem Wunsch verbringen.

War vielleicht gar nicht so schlecht, dass ich nicht in Singapore aufgewachsen bin.

Lasst mich hier schließen. Irgendwo steht sicherlich ein Teller mit Canadian Cookies, von dem ich mich bedienen werde. Es nahezu muss, denn ich werde täglich nach meinem Urteil befragt.

Vom großen Wasser beste Grüße in die alte Heimat – Rainer.

## Havarie des CS BRANDENBUR vor Sri Lanka

Das Containerschiff BRANDENBUR (im September 1987 als WILHELM PIECK in Dienst gestellt), Rufzeichen Y5EP, befand sich in Charter von P&O Container/London. Am 10. Mai 1995 verließ das Schiff um 3.12 Uhr die Reede von Singapore, beladen mit 832 Containern/10.343 tons.

Die Ladung war für die Häfen Jeddah, Port Said, Piraeus, Salerno und La Spezia bestimmt. Der Tiefgang betrug vorne 9,60 m und achtern 9,40 m. Das Schiff war in allen seinen Teilen gut bemannt und ausgerüstet.

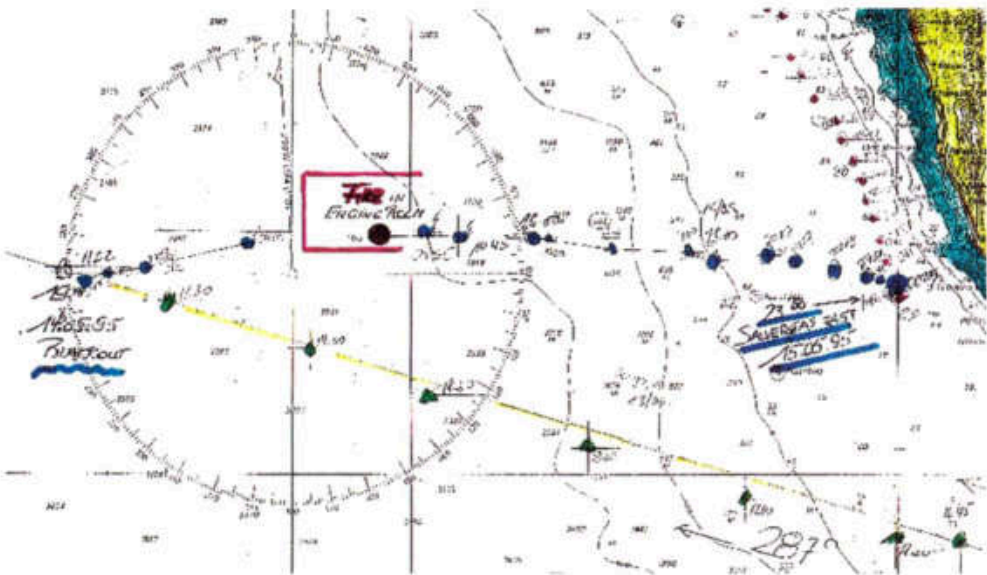
Die Besatzung bestand aus 24 Mitgliedern, davon 5 Kiribati, 5 Tuvalu, 1 Phillipino und 13 Deutsche. Leider mussten wir vor dem Auslaufen Singapore noch unseren philippinischen Ill. Techn. Offizier wegen mangelnder Arbeitswilligkeit nach Manila zurückschicken. In Port Said sollte ein neuer Ill. Techn. Offizier dann wieder an Bord kommen.

Auf unserer Reise nach Jeddah passierten wir am 13. Mai um 20.30 Uhr Bordzeit (BZ; auch alle weiteren Zeitangaben) im Abstand von sieben Seemeilen Dondra Head, die südlichste Landspitze von Sri Lanka. Am 15. Mai



Kapitän Ingo Hahn

um 7.45 Uhr brach im Maschinenraum ein Brand aus. Die Abgaskesselanlage des Schiffes war ausgefallen und in Brand geraten. Vorausgegangen war am 13. Mai um 23.40 Uhr ein „black out“, wie er von allen Seeleuten gefürchtet wird. Die Ursache lag in der großen Anzahl von an Deck geladenen Kühl- und Fancontainern (44 mal 20' FAN plus 79 Reefercontainern), dem ständigen Betrieb der Klimaanlage – bedingt durch das herrschende tropische Klima – sowie in der hohen Seewassertemperatur (+31 °C) nahe der Küsten (Strait of Malacca etc.).





Das Schiff trieb nun in rauer See und mittlerer Dünung auf der Position 06° 05' Nord, 79° 46' Ost.

Die Beseitigung der technischen Ursachen für den „black out“ durch den Chief Engineer und seine Crew konnte am 14. Mai um 16 Uhr gemeldet werden, und wir setzten die Reise mit Kurs rw. 287 Grad fort.

Kurz nach Aufnahme der Fahrt und dem Hochfahren der Maschinenanlage auf „Seeumdrehungen“ erfolgte um 19.48 Uhr ein erneuter Stromausfall. Unsere noch intakten Stromerzeugungsanlagen an Bord waren für die augenblicklichen Belastungen einfach nicht ausreichend genug. Während des Treibens setzten auch wieder, durch die Dünung bedingt, starke Wellenschläge unter das Heck ein.

„Hammering“ ist eine äußerst unangenehme Erscheinung für Besatzung und das Schiff. Besonders wurden dadurch die mit aller Kraft und Energie durchgeführten Reparaturarbeiten im Maschinenraum beeinträchtigt.

Seit dem 14. Mai um 19.48 Uhr waren alle verfügbaren Ingenieure (I. TO, II. TO und Assistenten) mit der Reparatur der Hilfsdiesel beschäftigt. In Absprache mit dem Chief Engineer halfen auch zwei Unteroffiziere, der II. NO und der Kapitän beim Ventile einschleifen und anderen Arbeiten. Unser Bestreben war die umgehende Wiederinbetriebnahme des Hilfsdiesels 3, der von allen HD's noch den besten Zustand aufwies.

Am 15. Mai 1995 um 7.30 Uhr bestimmten wir unsere Schiffsposition mittels GPS mit 06° 12,1' Nord und 079° 33,2' Ost. Die Brücke war ständig durch einen Wachoffizier und einen Wachmatrosen besetzt. Die Drift des Schiffes erfolgte in östlicher Richtung auf die „Debaha Rocks“ – in Nähe von Telwatta Point, Sri Lanka – zu. Der SW-Monsoon wehte beständig mit Stärken von 3 bis 5 Bft.

Die Besatzung war nach durchgearbeiteter Nacht am Morgen des 15. Mai gerade beim Einnehmen des Frühstücks, als uns um 7.50 Uhr ein Feueralarm abrupt in die Wirklichkeit zurückholte. Was vom I. TO immer im Stillen befürchtet wurde, war nun eingetreten. Im Abgaskessel hatten sich Ablagerungen und Ruß entzündet und ließen große Teile des inneren Kessels verglühen. Der innere Schornstein geriet ebenfalls in Brand. Glühende Metallteile tropften buchstäblich von der Abgaskesselstation auf die obere Zylinderstation der Hauptmaschine.

Die Besatzung nahm unverzüglich die Brandbekämpfung auf.

Die Notfeuerlöschpumpe konnte dank des Notdiesels aktiviert werden, aber die Brandentwicklung geriet nach wenigen Minuten außer Kontrolle. Es war erkennbar, dass nur mit etwas Seewasser, einigen Handfeuerlöschern und disziplinierten Besatzungsmitgliedern das Feuer im Maschinenraum alleine nicht mehr zu bekämpfen war.

Nach kurzer Beratung in der Schiffsleitung wurde vom Kapitän der Einsatz von CO<sub>2</sub> zur Brandbekämpfung angewiesen. Auf dem Brückendeck erfolgte eine gründliche Musterung der Besatzung auf Vollzähligkeit und körperlicher Kondition. Die vorhandenen Druckluftatemgeräte wurden in Nähe der Brücke gelagert, alle Schutzanzüge und Medikamente für Notfälle aus dem Hospital nach oben zum Musterungsplatz hinter der Bücke gebracht. Der Schiffskoch und seine Helfer schafften Trockenproviant, abgefülltes Mineralwasser und Obst sowie andere notwendige Materialien nach oben an Deck. Wir rechneten damit, dass das Innere der Schiffsaufbauten und Stores nach dem Freisetzen des CO<sub>2</sub> später nicht mehr begehbar sein würde.

Um das sich ausbreitende Feuer im Abgaskessel und im oberen Maschinenraum noch mit Aussicht auf möglichen Erfolg bekämpfen zu können, wurde nach Herstellung des Verschlusszustandes um 9.22 Uhr die Gesamtmenge von 12 Tonnen CO<sub>2</sub> aus der CO<sub>2</sub>-Deponie im Vorschiff kontrolliert auf den Brandherd abgegeben.

Die in der Vergangenheit vom Funkoffizier sorgsam gewarteten Notstrombatterien versorgten nur noch unsere Navigationslichter und die Geräte im Funkraum. Mittels zweier Batterien konnte der FO unseren GPS-Empfänger auf der Brücke ständig in Betrieb halten und somit war die Positionsbestimmung unseres Schiffes jederzeit zuverlässig gewährleistet.

Nach dem Einleiten des gesamten CO<sub>2</sub> war vollkommen klar, dass wir aus eigener Kraft nicht mehr in die Nähe eines Nothafens gelangen konnten.

Die Besatzung war nach den letzten Maßnahmen an die Grenze ihres Leistungsvermögens gekommen. Brücke und Aufbauten waren zwar noch begehbar, aber der Aufenthalt in ihnen wegen der hohen Luftfeuchtigkeit und Temperatur sehr unangenehm.

In dieser Situation erfolgte auf der Brücke eine Beratung mit Chief Officer, Chief Engineer, Radio Officer und 2nd Officer. Es wurde der Reederei der Vorschlag gemacht, einen zuverlässigen Agenten in Colombo zu kontaktieren, welcher einen geeigneten Schlepper zu akzeptablen Bedingungen (Schleppvertrag) ausfindig macht und unverzüglich zum havarierten Schiff in Marsch setzt.

Colombo war ca. 65 sm entfernt und für uns ein möglicher Nothafen. Mit einem „toten“ Schiff im kräftigen SW-Monsoon mit östlich setzendem Strom treibend verblieben uns nach grober Schätzung noch etwa 16 Stunden, bevor wir unweigerlich in gefährliche Küstennähe geraten und stranden würden. Als „letztes Mittel“ wäre nur noch ein Ankern möglich gewesen, um die drohende Strandung zu verhindern. Diese Chance wollten wir uns auf jeden Fall bewahren. Ein „Hieven“ der Anker wäre in unserer Situation unmöglich gewesen und der Verlust des Ankergeschirrs das Resultat. Deshalb war die richtige und schnelle Reaktion der Reederei und der Agentur zur Entsendung eines geeigneten Schleppers für uns sehr wichtig. Als wir dann gegen 14 Uhr erfuhren, dass ein Schlepper für uns unterwegs war, verspürte jeder Mann an Bord große Erleichterung.

Aus Treibstoffmangel musste unser Notdiesel um 18.40 Uhr abgestellt werden. Der auf dem Schiff vorhandene Gasölvorrat war erschöpft. Nun herrschte auf dem ganzen Schiff eine große Stille, die nur durch das Pfeifen des Windes, den Seegang und das Knarren und Ächzen der Container unterbrochen wurde.

Die Distanz zur SW-Küste von Sri Lanka betrug noch gute 10 sm.

Der Schiffsleitung war immer bewusst, dass der Maschinenraum mit dem darin befindlichen CO<sub>2</sub> total geschlossen bleiben musste. Jedes unbeabsichtigte Öffnen von Schotten, Lüftern oder Ventilen etc. hätte ein Wiederaufleben des Abgaskessel- und Schornsteinbrandes nach sich gezogen. Ständige Rundgänge und Brandwachen durch I. TO, II. NO und weitere Besatzungsmitglieder gaben uns die Gewissheit, dass das Feuer nachhaltig bekämpft wurde.

Die gesamte Besatzung, soweit diese nicht in die Brückenwache und Brandkontrolle eingebunden war, befand sich außerhalb der Decksaufbauten an der Luvseite des Brückendecks und richtete sich dort, so gut wie es eben ging, ein. Der Aufenthalt in den Aufbauten oder anderen Räumen war wegen der Gefahr austretender CO<sub>2</sub>-Gase verboten.

Unter Leitung des Ersten Offiziers erfolgte ein nochmaliger Check der Ankerfalleinrichtungen. Von ihm wurde nun in Erwartung des baldigen Eintreffens eines Schleppers zusammen mit zwei Matrosen alles vorbereitet, um die schnelle Herstellung einer Schleppverbindung zu ermöglichen.

On the 15th May, 1995 at 07.45 lt. the ship caught fire in engine room, the exhaust gas boiler was burned. Fire fighting start immediately by crew.

The ship was drifting in pos: 06 12,1 N; 079 33,2 E and all the time hammering, strong sometimes tremendous vibrations were running through the hull and ship's superstructures, caused by rough sea and swell. The wind was blowing from west to southwest and the surface current setting to east and southeast with a velocity of current 1,3 to 2,1 knots.

At 10.12 hrs lt. on the same day the fire was brought under control by releasing the whole amount of ship's carbon dioxide gas, about 12 tons.

Bericht an die Reederei





Nach dem Brand im Maschinenraum des  
MS BRANDENBURG (18.05.1995)  
Verglühte Metallteile des Abgaskessels (Foto oben),  
die Zylinderkopfstation (Foto Mitte) und ausgeglühte  
Armaturen des Abgaskessels (Foto links)

Eine neue Festmacherleine, ein 24-mm-Drahtkollo, Wurfleinen, Seilklemmen, Hilfsmaterial aller Art, Schäkel, Taljen, Leinen, Fett, Werkzeug und Handlampen etc. wurden zum Gebrauch auf der Back deponiert.

Um in Nähe der Küste immer ein möglichst störungsfreies Fallen der Anker zu gewährleisten, setzten wir mit Firnis vermishtes Fett ein, um Ablaufbahnen und Koker gut gleitfähig zu halten.

Endlich gegen 22.45 Uhr erschien in der Nähe des treibenden Schiffes der Hochseeschlepper SALVERITAS/9VLU unter Flagge von Singapore. Unsere GPS-Position (Batteriebetrieb) zu diesem Zeitpunkt: 06° 09,0' Nord ; 080° 00,0' Ost. Das Schiff driftete „in a distance 3,6 nm off Passi Rock near Akurala Point, Sri Lanka South Coast“.



SALVERITAS kam an Steuerbord in Lee längsseits, und wir übernahmen vom Schlepper acht Plastik-Kanister mit ca. 75 Liter Gasöl für unseren Notdiesel. Es gelang um 23.24 Uhr den Notdiesel wieder anzufahren. Nach Klärung der notwendigen Detailfragen wurde ein Schleppvertrag (for lumpsum agreement) zwischen beiden Kapitänen vereinbart. Schlepper SALVERITAS verholte zur Stb. Achterkante Back und übernahm von uns eine brandneue Polypropylene-8-strand plaited ship's rope, Umfang 9 inches, Länge 200 m. Diese wurde dann von der Besatzung des Schleppers auf einen ca. 900 m langen Schleppdraht aufgeschäkelt.

Der Schlepperkapitän lehnte es in der Nacht ab, eine geeignetere Schleppleine aus seinem eigenen Bordbestand zu übergeben. Er führte die Dunkelheit, das Wetter und die Stampf- und Rollbewegungen der SALVERITAS als Begründung an. Wir mussten zum Schleppen also unsere eigene neue Festmacherleine übergeben, um möglichst schnell von der drohenden Flachwasserlinie Abstand zu gewinnen.

Der Wind wehte beständig aus West mit 5 Bft., See 4 und mäßigem Swell aus ca. 240 Grad. Unsere Besatzung arbeitete effektiv und zuverlässig. Die Leinenübergabe erfolgte ohne Komplikationen. Das nötige Material dazu war ja schon während der Tageszeit nach vorne auf die Back gebracht worden. Um 0.28 Uhr am 16. Mai war die Schleppverbindung hergestellt und SALVERITAS dampfte mit gefühlvollen Manövern in die Schleppverbindung ein. Unser Vorsteven drehte von ca. 240° in die gewünschte Schlepprichtung von ca. 340°. Wir nahmen endlich Fahrt (1,7 kn bis max. 2,4 kn) in Richtung Nothafen Colombo auf.

Unsere Schiffsposition per GPS konnten wir mit 06° 09' Nord und 080° 00' Ost angeben. Das Wetter und die Sicht waren zu diesem Zeitpunkt geprägt vom mäßigen SW-Monsun. In Küstennähe gingen Regenschauer nieder und leichter Swell aus West war unser ständiger Begleiter. Sehr langsam aber beständig bewegten wir uns von der gefährlichen Küstenzone wieder zurück in tieferes Wasser.

Der Notdiesel arbeitete geräuschvoll in der ruhigen Nacht. Auf der Back überwachten der II. NO und der Bootsmann die Schleppverbindung. Die 0–4 Wache wurde von Ersten Offizier und WM (Wachmatrose) gegangen. Kontrollgänge erfolgten durch einen Technischen Offizier und einen Schiffsmechaniker, alle waren mit Sprechfunkgeräten ausgerüstet, die gut funktionierten. Um 4 Uhr übernahmen Kapitän und ein A/B die 4–8 Wache auf der Brücke. Gegen 5.40 Uhr des 16. Mai setzte sich nach einigem „Stottern“ der Notdiesel wieder ab. Das vom Schlepper SALVERITAS übergebene Gasöl war aufgebraucht worden.

Trotz aller Umstände an Bord konnten wir im Maschinenbereich und an den Außenwänden des Maschinenschachtes keine Zunahme der Temperatur feststellen. Für uns ein Zeichen des erloschenen Feuers im oberen Maschinenschacht und im Abgaskessel. Der Schornstein zeigte außen im oberen Bereich Brandstellen, die aber allmählich abkühlten.

Nach Einnahme eines provisorischen Frühstücks wurde mit dem Schlepper vereinbart, die Fahrt aus dem Verband zu nehmen und die Schleppleine etwas zu fieren. Auftretende Druck- und Scheuerstellen an der Leine sollten entlastet werden. Diese Aktion schlug trotz erheblicher Anstrengungen aber fehl, weil zu viel Druck auf der außenbords hängenden Schleppleine lastete. Auch Entlastungsmanöver des Schleppers konnten diesen Umstand nicht ändern. Die unteren Törns waren am Poller förmlich „festgeklebt“. Die Weiterfahrt wurde wieder aufgenommen.

An Bord des Schleppers begann die Besatzung nun mit dem Bereitstellen von weiterem Gasöl für unseren Notdiesel und mit dem Vorbereiten eines kräftigen Vorläufers für die Schleppleine. Bei der Übergabe der Kanister und dem Anbordholen des Vorläufers kollidierte das Schlepperheck mit unserem Vorsteven und der Schlepper machte weiter unkontrollierte Fahrt achteraus. In letzter Minute konnten wir den schon auf die Back gezogenen Vorläufer wieder slippen und der Schlepper scherte achteraus an unserer Steuerbordseite entlang.



Seine Hauptmaschine hatte Umsteuerprobleme bekommen, die erst gegen 12.40 Uhr behoben werden konnten. Gegen 12.47 Uhr konnte nach erneutem Anlauf des Schleppers der Vorläufer auf unserer Back an Steuerbord festgemacht werden. Die neue Schleppverbindung „stand“ gegen 12.53 Uhr und der Konvoi setzte sich wieder in Richtung NW in Bewegung. Der Erste Offizier und der Bootsmann fetteten Leinen und Klüsen nach Erfordernis und gingen die Leinenwache. Das GPS arbeitete gut und der Funkoffizier „betreute“ aufmerksam die 12V-Batterien.

Der weitere Verlauf der Schleppreise erfolgte im Abstand von ca. 5 bis 9 sm Abstand zur Küstenlinie. Die Nord-Westgrenze von Reede „Panadura Waiting Area“ passierten wir um 20 Uhr im Abstand von zwei Seemeilen. Die Schleppgeschwindigkeit über Grund konnte mit ca. 3 Knoten ermittelt werden. Der laufende Küsten- und Schiffsverkehr sowie Colombo Port Authorities wurden über unseren Standort und die beabsichtigte Route laufend informiert. Um die Kondition der Besatzung zu stabilisieren, teilten der II, NO und der Koch gegen 17 Uhr pro Mann 12 Flaschen Mineralwasser und zusätzliche Softgetränke aus. Die Kaltverpflegung war den Umständen entsprechend ausreichend. Gegen 23.45 Uhr passierten wir ohne Zwischenfälle Colombo Reede. Das Einlaufen in den Hafen war für den nächsten Tag, den 17. Mai, 13 Uhr vereinbart worden. Auf ein Vorankergehen wurde aufgrund des „toten Schiffes“ verzichtet. Mit ca. 3 kn Fahrt über Grund dampften wir 13 sm nordwestlich Colombo-Harbour und drehten am 17. Mai von 3.30 bis 4 Uhr über Bb.-Bug auf die Einfahrt von Colombo Harbour zu. In den frühen Morgenstunden des 17. Mai errechnete und bestimmte der Erste Offizier unter Abwägung aller gegebenen Belastungs- und Stressgegebenheiten die Anzahl der zeitweilig zu löschenden Container, um den für die Werft „Colombo Dockyard Limited“ geforderten Berthing-Tiefgang zu erhalten. Für den Reparaturliegeplatz durfte der Tiefgang nur vorn 7,50 m und achtern 8,60 m betragen. Mit Wind aus 240°, Stärke 3 Bft. wurde um 13.05 Uhr der Pilot auf Colombo Reede vor der westlichen Hafeneinfahrt an Bord genommen.

Als erster Hafenschlepper machte achtern AIRAWANA fest. Es wurde die Moleneinfahrt passiert. Danach machten innerhalb der Molen um 14.24 Uhr Schlepper MAHASER an Stb.-Bow; 14.28 Uhr Schlepper NAHIMITRA forward und 14.30 Uhr Schlepper NEELAMAHA an Stb.-Quarter fest. Erst jetzt wurde das Schleppgeschirr der SALVERITAS aufgekürzt.

Der Lotse handelte überlegt und professionell, die etwas betagten Hafenschlepper machten einen guten Job und so konnte um 13 Uhr die erste Schiffsleine an Land gegeben werden. Um 15.30 Uhr war das Schiff mit Stb.-Seite in Colombo am Containerterminal gut fest.

Die Freude über das Erreichen des sicheren Hafens war der Besatzung anzumerken. Mit dem Festmachen am Colombo JCT 3-Terminal erschienen auch der Vertreter der Reederei und der Technische Inspektor an Bord, um die Reparaturerrfassung einzuleiten. Der Terminal begann kurz nach dem Anlegen mit dem Löschen von 79 Kühl- und 44 Fancontainern von Deck, um deren Stromversorgung wieder schnellstmöglich zu sichern. Danach wurden weitere 241 Container gelöscht und unter Bewachung an Land gelagert, um den für den Liegeplatz in den Colombo Dockyard Ltd.-Graving Docks geforderten Tiefgang zu erhalten. Unser Tiefgang von vorn 7,50 m und achtern 8,50 m war am nächsten Tag um 11 Uhr erreicht. Um 11.30 Uhr verholten wir mit Lotsenberatung und drei Hafenschleppern vom Containerterminal in die vorgesehene Reparaturwerft. Gegen 13.25 Uhr war das Schiff mit seiner Stb.-Seite sicher in der „Colombo Dockyard“ an der North Pier des Trockendocks fest. Die Feuerbrigade der Werft stellte um 15.45 Uhr das „Gasfrei Zertifikat“ aus und ab 16 Uhr konnte mit der Inspektion, den Aufräumarbeiten und Reparatur begonnen werden. Colombo hatte sich für das Schiff und die Besatzung als ein zuverlässiger „Port of Refuge“ erwiesen. Der gezeigte Einsatzwillen aller Crewmitglieder und die starke Disziplin der Beteiligten gaben den Ausschlag für einen erfolgreichen Abschluss dieser ungewöhnlichen Reise.

### Schlepppreise nach Alang

Nach meiner Fahrzeit von 1975 bis 1993 bei der DSR war ich von 1996 bis 2010 als Chief Engineer auf den alten Hochseeschleppern FAIRPLAY IX und FAIRPLAY XIV der Fairplay-Reederei Hamburg tätig. Während dieser Zeit fuhren beide Schiffe im weltweiten Einsatz. Von den insgesamt 26 durchgeführten Reisen auf diesen beiden Schleppern werde ich die 15. Reise über eine Einsatzzeit von 150 Tagen wohl nie vergessen.

Das sonst übliche Einsteigen im Ausland blieb mir erspart, denn ich musterte damals, am 29. März 2004, in der Lloyd Werft Bremerhaven an. Am 24. August 2004 musterte ich von der FAIRPLAY IX in Bombay wieder ab. Nachfolgend einige Details dieser Reise, damit der Leser einen Eindruck erhält, wie lange solche weltweiten Schleppreisen dauern.

Nach der Wertzeit bekamen wir die üblichen Order: Einmal waren Havaristen zum nächsten Hafen zu schleppen, ein anderes Mal große Barge, die mit allem möglichen Kram beladen waren. Während der 15. Reise stand jedoch mal wieder ein interessanter Schlepp auf der Tagesordnung. Wir gingen am 6. April 2004 in Bremerhaven ab und trafen via Palermo und Marseille am 13. Mai in Las Palmas auf den Kanaren ein. Nach dem dortigen Bunkern ging es richtig zur Sache. Wir sollten in Lagos / Nigeria einen alten Zossen, das MS SHILOH 2000, anschlagen und das Schiff um Südafrika herum nach Alang im indischen Bundesstaat Gujarat auf den Schiffsfriedhof verschleppen. Unsere alten Schlepper waren für solche Aufgaben bestens geeignet. Sie hatten zwar keine neue Technik an Bord, denn wir gingen auf diesen Schleppern noch wie im 20. Jahrhundert das konventionelle 3-Wachen-System. Dafür hatten







Der Autor (Mitte) und ein Teil der philippinischen Besatzung

wir einen unschlagbaren Vorteil, was die Charterer immer wieder beeindruckte: Gute Schleppkraft bei sehr geringem Kraftstoffverbrauch. Die im Durchmesser 3,60 m große Schleppschraube, in einer Korddüse integriert, sorgte für einen anständigen Vorschub. Das Bunkervermögen dieser Oldies, sage und schreibe 550.000 Liter Gasoil, war ein weiterer Grund, uns zu ordern.

Zwölf Besatzungsmitglieder, drei Deutsche und neun Phillipinos,

sorgten während der gesamten Einsatzzeit für einen reibungslosen Bordbetrieb: Kapitän, I. NO, Ltd. Ing., II. NO, II. Ing., III. Ing., Koch, zwei Vollmatrosen, ein Decksman und zwei Öler. Die 0–4 Wache wurde mit dem II. NO, dem III. Ing. und einem Vollmatrosen, die 4–8 Wache mit dem I. NO, dem II. Ing. und einem Vollmatrosen und die Arbeitswache, die 8–12 Wache, mit dem Kapitän, dem Ltd. Ing. und dem Decksman besetzt. Die Öler gingen 0–6 Wache, lösten sich also alle sechs Stunden gegenseitig ab.

Am 25. Mai trafen wir in Lagos ein. Wie immer gab es in Nigeria Probleme ohne Ende. Die Behörden versuchten ständig auf ganz dubiose Weise Geld zu schinden. Ein Farbiger in Badelatschen gab sich z.B. als Technischer Inspektor aus und wollte den Maschinenraum besichtigen. Wie üblich bei den Port State Controls wollte er das Öltagebuch und das Tage-



Schlepp und Schlepper in Lagos

buch sehen, fragte nach dem letzten Hafen und nach dem nächsten Zielhafen, schlenderte im Maschinenraum umher und nickte anerkennend. Dann zog er mich am Arm zu sich heran und fragte, was ich ihm gäbe, wenn er mir einen guten Eintrag macht. Mir schwoll schon die Halsschlagader und ich fragte ihn, was die Bemerkung soll. Er wurde auch gleich konkreter: „Gib mir 200 Dollar, dann mache ich dir einen guten Eintrag.“ Ich lachte ihn an, sagte ihm, dass der Kapitän die Schiffskasse hat und er von mir nichts bekommt.

Trotzdem staubte er noch 200 Euro vom Kapitän aus der Schiffskasse ab, denn angeblich entsprach unsere Nigeriaflagge nicht den Maßen und unser Müll war angeblich nicht vorschriftsmäßig separiert. Da lacht man sich halb tot, im Hafen schwimmen die Öllachen, jedweder Müll liegt im Hafenbecken, es stinkt in allen Ecken und dann dieser Einwand!

Am nächsten Tag wurde ein großer Einbaum mit Außenbordmotor geschickt, wir konnten unseren Müll in den Einbaum entsorgen. Der Alte zahlte das Geld für die Entsorgung und dann kam das, was uns besonders beeindruckte: Das Ungetüm fuhr schlappe 200 Meter und verklappte dann den ganzen Dreck im Nebenbecken! Sie hatten sich nicht einmal die Mühe gemacht soweit zu fahren, dass wir das nicht mitbekamen.

Das zu schleppende Schiff war eine absolute Katastrophe. Die Besichtigter kamen und gingen. Keiner wollte die Garantie übernehmen, ohne das Schiff vorher zu docken. Ein Bürgerkrieg stand auch kurz bevor. Wir kamen aber trotzdem noch rechtzeitig aus diesem verhassten Lagos heraus. Inzwischen hatten wir den Schlepp angeschlagen, der Notdraht war bereits verlegt, die Propangasflaschen und dazugehörige Positionslampen Backbord, Steuerbord und Achtern angebracht. Endlich nach langem Hin und Her waren wir am 20. Juni wieder auf See, Kurs Indien.

Nach zwei Tagen wurde mir berichtet, dass in der Kombüse um zwei Uhr nachts eine Ratte gesichtet wurde. Trotz der üblich angebrachten Rattenbleche hatte sich so ein Vieh an Bord geschlichen. Sei es nachts über die Reling oder mit dem Proviant an Bord gekommen, ich musste mir was einfallen lassen. Aus Lochblech und einem Stück Holz bastelte ich schnell eine Lebendfalle. Nachdem wir erkannt hatten, dass sich die Ratte in der Mannschaftsmesse hinter der Verkleidung versteckte, verschlossen wir die Messe stets, um sie nicht wieder herauskommen zu lassen. Nach zwei Tagen war das Vieh in der Falle gefangen. Die Leckereien, Käse und Speck, waren einfach zu köstlich gewesen. Da keiner das Vieh entsorgen wollte, fasste ich mir ein Herz, zog dicke Festmacher an und stellte die Falle mit dem Mistvieh in ein leeres Fass. Die Ratte wirbelte wie wild in dem Käfig herum, fauchte wie eine Katze und versuchte mich zu beißen. Den Rest wird sich jeder denken können. Ich sage nur, Wasser an Deck! Ein Tiereschützer wird das hoffentlich nicht lesen.



Am nächsten Tag stellten wir die Falle wieder auf, aber es war zum Glück die einzige Ratte gewesen. Am 6. Juli 2004 nach dem Abendbrot kam vom Ill. Ing. die nächste Hiobsbotschaft. „Chief, wir haben ein Problem. Die Positionslampen unseres Anhangs stehen nicht mehr an ihrem Platz, sondern sie stehen zusammen, nebeneinander auf dessen Back!“ Ich traute meinen Augen nicht und meldete es gleich dem Alten. Nun hatten wir die Brille auf. Auf dem Heck



unseres Schleppers stand 2004 noch der Heimathafen Hamburg, nicht wie später St. Johns. Vermutlich hatten die „Blinden“ gedacht: Hamburg – Deutschland, schlappe zwei Wochen Fahrt. Welcher Afrikaner kennt schon im Schleppgeschäft aus? Bis Indien sind das mehrere Wochen, da gehen die mitgenommenen Wasser- und Essenvorräte schnell zur Neige. Für uns ergab sich nun die Frage, was ist auf dem Anhang los? Wie viele Menschen befinden sich dort an Bord? Sind sie bewaffnet? Sind es friedliche Personen oder sind sie aggressiv? Was unternehmen sie, wenn wir nicht gleich rüber fahren, denn mit dem Schlauchboot den Anhang kontrollieren kann man nur bei gutem Wetter. Die Hinfahrt geht immer schnell, aber die Rückfahrt dauert länger, denn man kann den Schlepper nicht stoppen, der Schleppdraht würde sich verdrehen und dann bekommt man das Knäuel nicht mehr entwirrt. Immerhin steckt man den Schleppdraht bei großen Tiefen bis zu 1.200 Meter aus.

Uns war nicht wohl bei dem Gedanken, zum Anhang zu fahren, aber wenn wir nichts unternahmen, wäre das bei den tropischen Temperaturen nach zwei bis vier Tagen ohne Trinkwasser der sichere Tod für die blinden Passagiere gewesen. Ausgerüstet mit einigen Kanistern Trinkwasser, Proviant und einer Stange Zigaretten tasteten sich der Chief Mate, ein Matrose und mein Ill. Ing. im weiten Bogen zum Anhang. Peter, unser Chief Mate, erzählte, nachdem er wieder an Bord war: „Wir sahen vier Mann an der Bordwand stehen. Als wir auf dem Anhang waren, lag einer der Vier auf dem Boden und spielte ‚Einen ins Koma Gefallenen‘“. Peter zeigte sich unbeeindruckt und sagte dem Mann: „Steh auf, ich habe dich doch eben noch an der Reling lehnen sehen!“ Die Stange Zigaretten ließ ihn vermutlich auch wieder aus dem „Koma“ erwachen. Natürlich nahmen wir die vier Leute nicht an Bord, das war uns einfach zu gefährlich, außerdem war kein Platz für weitere vier Personen.



Die Leute waren echt entrüstet, als sie erfuhren, dass der Schlepp nach Indien ging. Sie erzählten uns, dass man ihnen erlaubt hätte, auf dem Anhang zu bleiben, um den Maschinenraum trocken zu halten. Wenn sie ankämen, würden sie ihren Lohn bekommen. Das

klang alles so unglaublich und kein Mensch weiß, was von den Märchengeschichten wahr war. Namen kann man erfinden, Papiere hatten sie natürlich keine und wenn sie nicht mal wissen, wann und wo sie geboren sind, dann kommt einem alles schon sehr unglaubwürdig vor.

Aus Gründen des Datenschutzes kann ich die Namen der Männer selbstverständlich nicht nennen, zumal die Angaben der Leute sowieso sehr fragwürdig waren, für mich alles glatte Lügen. Die Behauptung, dass sie angeblich aus Haiti stammten, nicht wussten, wann sie genau geboren waren, nur das Jahr gaben sie an, legt nahe, dass man uns einen Bären aufbinden wollte. Angeblich war ihnen gesagt worden, nach zwei Wochen würden sie von uns versorgt. Sie wären beauftragt worden, den Anhang im Auge zu behalten. Wie naiv kann man wohl sein, so etwas zu glauben?

Bis Maputo in Mocambique mussten wir warten, um die Schwarzen los zu werden. Immer wieder mussten wir sie mit Trinkwasser und Proviant aus unserer eigenen Reserve versorgen, wenn es die See zuließ, mit dem Schlauchboot rüber zu fahren. Kurz vor Mocambique machten uns die Herrschaften noch tierische Probleme. Der Seegang ließ es einfach nicht zu, sie mal wieder zu versorgen, da steckten diese Dummköpfe einfach die Brücke an.



Nach einem Monat trafen wir am 20. Juli auf Reede Maputo ein. Ein Boot kam weit raus auf Reede und wollte sie abholen. Leider machten die Herrschaften wohl gerade ihren Mittagschlaf. Nach minutenlangem Typhongejaulen kamen sie dann endlich an Deck, um aus ihrer Misere befreit zu werden. Leider bin ich mir nicht so sicher, was man mit den Vier anschließend gemacht hat. Ich vermute mal, nichts Gutes.

Nachdem die Leute von Bord waren, haben wir dann noch einmal den Anhang besichtigt. Wir wollten sehen, was die „Blinden“ durch die Brandstiftung für Schaden angerichtet hatten. Da wir zwei Propangasflaschen nicht mehr finden konnten, nahmen wir an, dass sie mit den Flaschen rumgespielt haben und so das Chaos auslösten, um auf sich aufmerksam zu machen. Jedenfalls waren wir froh, als wir die vier Mann auf Maputo Reede endlich los wurden.

Am 15. August 2004 hatten wir Alang erreicht und zogen bis zur notwendigen Springflut unsere Wartekreise. Erst bei Springflut kann man den Abwracker beahren. Dazu wird die Schleppverbindung verkürzt, die Kette auf dem Anhang, die mit dem Schleppdraht verbunden ist, wird schon mit dem Schweißbrenner etwas geschwächt. Dann wird mit voller Kraft Kurs auf die Position genommen, die der Anhang an Land haben soll. Der Schlepper geht volle Kraft voraus, bis er seinen minimalen Tiefgang erreicht hat. Die Schleppverbindung wird gelöst, indem die Kette an Bord des Anhangs nun völlig durchgebrannt wird, der Anhang läuft bei voller Fahrt auf das Land zu und schiebt sich dann darauf. Für den Schlepper heißt es dann nur noch schnellstens die Fahrt wegzunehmen und schleunigst nach Backbord oder Steuerbord abzdrehen, sonst würde er vom Anhang überlaufen werden. Dann fallen zig Inder über den Zossen her und rupfen ihn im wahrsten Sinne des Wortes wie ein Hühnchen. Alles Mögliche wird noch verwendet, der Rest wird auseinander gebrannt



und verschrottet. Man kann sich kaum vorstellen, was die Menschen dort leisten und unter welchen Arbeitsbedingungen das alles vonstatten geht. Schwere Technik – Fehlanzeige. Alles erfolgte damals per Hand.

Am 17. August waren wir den Anhang los, und wir dachten, nun geht es endlich nach Hause, aber das dicke Ende kam für uns erst noch.

Wir befanden uns schon auf dem Weg nach Bombay, da kam nachmittags Winfried, unser Kapitän, mit einer ernsten Miene und wollte die zweite Hauptmaschine haben. Da wusste ich schon, wir sind wieder mal angeschissen. Tatsächlich: Ein Massengutdampfer mit teurer Kupferladung war einige Meilen von uns entfernt aufgelaufen und hing fest. Bis der Bergungsschlepper und das Bergungsteam eintreffen würden, sollten wir dem Burschen zur Hand gehen. Das haben wir dann auch zwei Tage getan und wären bald selber abgesoffen.

Vier Mal hatten wir selbst Grundberührung, zwei Tuggerdrähte sind bei beiden Anläufen gebrochen, und wir kamen sogar in die Kreuzsee, als wir danach schräg zum Schiff kamen. 37° bis 39° Schlagseite hatten wir bereits. Das gesamte Steuerbord-Deck lag unter Wasser, und ich stand bis zum Unterleib im Bereich des Windenfahrstands auf dem Back-Deck im Wasser. Alle Schotten waren zwar geschlossen, konnten aber nicht alle Wassermassen abhalten. Darum kam im Hauptdeck auch etwas Wasser rein.

Der Koch verlor innerhalb von Sekunden seinen gesamten Mittagsfraß. Geschirr und Töpfe flogen durch die Gegend. Es blieb kein Stein auf dem anderen, es war der brutale Horror. Das Seewasser kam schon aus den WC's und Waschbecken des unteren Decks und unsere „Flipflops“ standen alle bereits ohne Aufforderung mit Rettungswesten am Schott Backbordseite vom Backdeck. Nun wusste man, was los ist, wenn wirklich mal ein Notfall eintritt. Von denen würde man keine Hilfe erwarten können, die denken nur an das eigene nackte Überleben.

Wäre nicht durch die enorme Kraft der Schleppdraht von selbst gebrochen, hätte uns die See mehr und mehr auf die Seite gelegt und wir wären innerhalb weniger Minuten Fischfutter gewesen.

Der Alte hat oben auf der Brücke bei der Schlagseite Sprünge gemacht wie ein Känguru. Vermutlich wollte er zum Havaristen Verbindung aufnehmen, damit die irgendwie die Verbindung lösen. Zum Glück hat er vorher das Telefon losgelassen, sonst wäre das Ding an der Schnur abgerissen und die Anlage wäre auch noch unklar gewesen. Dazu kam es

aber nicht mehr, der Draht war außerhalb beider Schiffe gebrochen. Nun konnte man uns mal! Der Dampfer musste sowieso leichtert werden, damit man das Schiff frei und schwimmfähig bekam. Unserer Meinung nach würde man bei so



einer Aktion den Boden des Schiffes nur noch mehr schädigen, denn man kannte ja nicht die Beschaffenheit des Untergrundes.

Unsere Ablösung war jetzt erst einmal geplatzt. Die Inder erlaubten die Ablösung nur in Bombay. Wir waren aber nun mit doppelter Rate verchartert und konnten nicht weg. Wir vermuteten, dass wir dem Bergungsschlepper zu Verfügung stehen oder Botendienste bei der Bergung leisten sollten. Die Inder sind ganz harte Bürokraten!

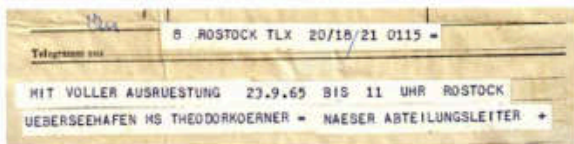
Laut GL-Liste musste die KEN EXPLORER noch bis Ende September an der Stelle ausharren, ist geleichtert worden und dann bis Dezember in die Werft gegangen. Wir hatten also genau den richtigen Riecher gehabt. Nach 150 Tagen Dienst waren wir erst am 25. August 2004 wieder in der Heimat, nachdem wir in Bombay abgelöst wurden. Die Fahrt zum Flughafen in Bombay war ein weiterer Schlag für uns. Soviel Elend kann sich kein Mensch vorstellen, das muss man selbst gesehen haben. Die Menschen leben dort sogar auf dem Mittelstreifen der Stadtautobahnen. Hütten gibt es nicht, da werden Stangen in die Erde gerammt, mit Seilen verbunden und mit Plastikfolie, vermutlich aus Verpackungsmaterial, werden damit die Zeltwände gestaltet. So ähnlich bauten wir zu Kinderzeiten auf dem Hof des Wäscheplatzes mit Decken unsere Zelte.

Wieder einmal wurde mir verdeutlicht: Wir können alle unserem Schöpfer danken, dass wir zur richtigen Zeit am richtigen Platz geboren wurden. Bilder oder eine Dokumentation können nur ein Abklatsch sein. Das alles live zu erleben, also mit allen Sinnen diese Armut zu erfassen, ist viel schwerer zu ertragen!

Karl-Otto Ebeling

### Wie alles begann

Dieser schicksalhafte 23. September 1965 bestimmte für fast ein halbes Jahrhundert bis zum Renteneintritt Ende 2013 meinen beruflichen Werdegang bei der christlichen Seefahrt. Die ersten Tage an Bord haben sich bei vielen ehemaligen Lehrlingen der Deutschen Seereederei für immer ins Gedächtnis eingebrannt, so auch bei mir. Ich verzichte bewusst darauf, diese Tage mit dem Abstand von heute und der Weisheit des Alters zu schildern, sondern vielmehr wie ich sie damals erlebt und erlitten habe.



Nach einer fast achtstündigen D-Zug-Fahrt aus dem Anhaltinischen kam ich an jenem Tag in Begleitung meiner Eltern frühmorgens auf dem Rostocker Hauptbahnhof an. Der Zug für den Arbeiterberufsverkehr zum Überseehafen fuhr eine Stunde später ab. Neugierig aus dem Fenster äugend, sahen wir schon von weitem die Kräne und Ladebäume der Schiffe, die aus dem Morgendunst herausragten.

Im Hafenbecken A lag längsseits der GERA friedlich mein neues Zuhause, das Lehrschiff THEODOR KÖRNER. Meine Gefühle bei dessen Anblick waren durchaus zwiespältig. An Bord angekommen, wurde mir sofort eine Kammer zugewiesen. Da ich einer der ersten Ankömmlinge war, konnte ich mir eine nach meinem Empfinden gute Koje aussuchen. Das war erst einmal geschafft.

Innerlich aufgewühlt war ich für die Signale meines Körpers völlig taub, aber bei meinen Eltern machte sich der knurrende Magen bemerkbar und wir suchten die Mannschaftsmesse





Der Autor auf der Back des MS THEODOR KÖRNER

auf, um dort etwas zwischen die Zähne zu bekommen. Der erste Eindruck der Mannschaftsmesse war auf mich etwas niederschmetternd, denn dort standen nur alte kaputte Stühle herum und das Geschirr entsprach auch nicht allen Ansprüchen eines gepflegten Haushalts. Der erste Eindruck soll ja bekanntlich immer der beste sein, na ja. Ein Würstchen war schnell verzehrt und dann stiegen wir erst einmal an Deck, um das Schiff zu besichtigen. Mich beeindruckte vor allem das große Ankerspill mit den dicken Ketten, an denen die Anker hingen.

Ein Ausbilder holte alle bisher anwesenden Lehrlinge zusammen und führte uns zum Empfang der Uniform. Um unsere Sachen besser verstauen zu können, erhielt jeder einen Seesack, der, als wir alles eingesackt hatten, fast bis zum Rand gefüllt war. Was man uns nicht alles in die Hand drückte! Eine schnittige Uniform, einen Südwester, Gummistiefel, Schuhe für das Deck, zwei Arbeitsanzüge mit Mat-

rosenkragen und vieles mehr. Als ich schwer bepackt wieder meine Kammer erreichte, hatte sie sich inzwischen gefüllt. Unter dem Bestaunen und Verpacken der Uniform verging die Zeit schnell bis auf dem Gang ein Lehrausbilder zum Backen und Banken, zum Mittagessen, pfiiff. Das Einstiegsgericht für das Kombüsenessen der kommenden Wochen war ein Eintopf, dessen Inhalt meine Mutter scherzhaft als quer durch den Gemüsegarten bezeichnete. Vermutlich nannte sich das Gericht im Bordspeiseplan höchst offiziell Ministrone à la Genovese, Leipziger Allerlei oder mit einem anderen Namen der gehobenen maritimen Küche.

Meine Eltern eilten anschließend zu einer Elternversammlung, in denen ihnen verklickert wurde, dass sich ihr Spross ab sofort in guten, fürsorglichen Händen befinde, und die Lehrlinge wurden während dieser Zeit von den Lehrausbildern über die Schiffsordnung informiert. Dann kam noch ein letztes Mal die ordnende Hand meiner Mutter ins Spiel, als alle Klamotten ihren endgültigen Platz im Spind fanden.

Und dann kam sie, die schwere Stunde des Abschieds. Noch lange winkte ich hinter meinen lieben Eltern her, und als sie meinen Blicken entschwunden waren, fühlte ich mich mutterseelenallein. Tiefe Traurigkeit ergriff mich, aber mit zusammengekauerten Zähnen überwand ich diesen psychischen Schwächeanfall. Unter dem fröhlichen Gespräch meiner Zimmerkollegen verfliegen bald alle traurigen Gedanken.

Um 18 Uhr wurde zum Abendbrot gepfiffen. Leider gab es für jede Brigade nur ein Essbesteck. Dieser Umstand verursachte ein wildes Hin und Her der Esswerkzeuge an der Back. Über das Warum des Mangels konnte nur spekuliert werden. Es lag vermutlich an der angespannten Materialökonomie.

Nach dem Abendbrot machten wir uns an das äußerst schwierige Geschäft, die Reedereikarte an die neuen Mützen zu nähen. Wer sich schon einmal an dieser Friemelei versucht hat, kann verstehen, dass wir um 22 Uhr todmüde zu unserer ersten Bettruhe an Bord in die Koje sanken.



Am nächsten Morgen hieß es bereits um halb sechs Uhr raus aus den Federn. Nach der Morgentoilette wurden die Kojen von den letzten Kuchenkrümeln befreit, die es unter Umständen von zu Hause bis hierher geschafft hatten, und die Betten wurden wie beim Kommiss ordentlich gebaut. Danach erteilte uns einer der Offiziere die Anweisung, unsere Uniformen anzulegen, die mir übrigens tadellos passte, und nach dem Frühstück marschierten wir zum Morgenappell. Dort teilte man uns in einzelne so genannte Lernaktive ein. Ich gehörte ab sofort dem Lernaktiv 4 an. Eine Schiffsbesichtigung schloss sich an den Appell an. Am meisten bestaunte ich nach dem Ankerspill von gestern nun die gewaltige Rudermaschine. Sie nahm den gesamten Hintersteven des Schiffs ein.

Die inzwischen leeren Koffer, mit denen wir angereist waren, hatten für die nächsten Wochen ausgedient und wurden deshalb achtern in der Kofferlast verstaut.

Zum Mittagessen erwartete uns ein deftiger Schweinebraten und jeder bekam zum Nachschick eine Pampelmuse. Das war eine Frucht, die Mutter daheim nicht so oft auf den Tisch brachte, sodass ihr Verzehr die nächste Herausforderung darstellte.

Nun begann der Alltag an Bord. Zum ersten Male den Arbeitsanzug übergestreift und ab in den achteren Laderaum. Unsere Arbeit bestand darin, leere Bier- und Brausekästen an Land zu schaffen. Mein lieber Mann, wir haben vielleicht dabei geschwitzt. Es waren über den Däumen gepeilt mindestens 2000 Kästen. Kaum waren wir mit den leeren Kästen fertig, mussten die vollen an Bord gebracht werden. Diesmal bildeten wir eine lange Kette und reichten die Kästen so von Hand zu Hand weiter. Dabei kamen wir zum wiederholten Male ganz schön ins Schwitzen. Schließlich war auch dieses Geschäft beendet und als Entschädigung für die Schinderei folgte einer der großen Momente im Leben eines Seefahrers: Jedem von uns wurde sein nigelnagelneues Seefahrtbuch überreicht.

Nach dem Abendbrot, wieder mit einem einzigen Messer, das an der Back wie der Plumpsack umging, erhielten wir unseren ersten Landgang. Nach langer Fahrt vom Überseehafen in die Stadt schlenderte ich mit zwei meiner Zimmerkollegen durch die nächtlichen Straßen von Rostock, und pünktlich um 22 Uhr lagen wir alle wieder in der Koj.

Am zweiten Morgen an Bord hatte sich schon so etwas wie Routine eingeschlichen. Allerdings mussten wir bereits zum Appell im blauen Arbeitspäckchen erscheinen. Dann hieß es „Rein Schiff“ und die Schufferei begann. Meine Kameraden und ich bekamen den Auftrag, die Offiziersmesse zu reinigen. Dort bohnten wir, wischten Staub und putzten die Fenster. Anschließend mussten wir die Gänge und Treppen bohnen. Zur Belohnung, und das im wahrsten Sinne des Wortes, kam es wiederum zu einem der Augenblicke, die der Mensch in seinem Leben nur schwer vergisst. Wir erhielten unsere erste Lohnzahlung! Jeder Lehrling bekam zusammen mit einem Lohnstreifen 63,50 Mark übergeben. Und damit war dieser schöne Vormittag auch schon wieder vorbei.

Nach dem Mittagessen brachten wir unsere Kammer in Ordnung. Sie wurde erstmalig von den Offizieren auf ihren Zustand inspiziert. Inzwischen war es Sonnabendnachmittag geworden und bevor wir uns mit der Bahn wieder auf den Weg in das Rostocker Stadtzentrum machten, bewunderten wir am Wege im Seemannsbasar die vielen schönen bunten Sachen, die es dort gegen harte Währung zu kaufen gab.

Sonntag an Bord. Wir hatten gedacht, wir würden an diesem Morgen erst um 9 Uhr geweckt, aber denkste. Es ging wie immer halb sieben Uhr aus den Federn. Wenigstens entschädigte uns die Kombüse mit einen kräftigen Frühstück – Kartoffelsalat und Rührei.

Danach wurde ich mit zwei meiner Kameraden schon wieder dazu verdonnert, die Gänge auf dem A-Deck, dem Bereich der Offiziere, zu kehren und zu bohnen. Aber schließlich war dann doch Sonntagsruhe angesagt und die Freizeit bis zum Mittagessen nutzte ich mit einem meiner Kameraden, ausgiebig den Hafen zu besichtigen. Der Tag war sehr schön,



vom Meer wehte eine steife Brise. Wir schlenderten die Kaimauer entlang und bestaunten die vielen hier festgemachten Schiffe. Nachdem wir unsere Runde entlang der Hafenbecken gedreht hatten, kamen wir nicht daran vorbei, noch einmal einen Blick in den Basar zu werfen. Wieder traten uns die Augen aus den Höhlen. Was es dort alles gab, das war geradezu außerirdisch, Westware in rauen Mengen. Schöne Zeiten taten winken, wenn wir selbst hier würden einkaufen können. Vor lauter Staunen mussten wir uns am Ende beeilen, um nicht das Mittagessen zu verpassen. Es wurde ein rechter Sonntagsschmaus mit einer leckeren Vorsuppe, Kassler, Erbsengemüse, Kartoffeln und zum Dessert Heidelbeeren.

Ich möchte meinen Hut darauf verwetten, dass Generationen von Lehrlingen vor und nach uns ihre Schritte in ähnliche Richtung lenkten wie wir, als wir am freien Nachmittag wieder gen Rostock aufbrachen. Mit dem Bus fuhren wir bis zur Gehlsdorfer Fähre und ließen uns nach Rostock-Kabutzenhof übersetzen. Dort gingen wir in den Zoo. Der Rostocker Zoo befand sich wie der Berliner in Friedrichsfelde zu jener Zeit zum größten Teil noch im Bau. Die meisten Tiere waren in primitiven Käfigen untergebracht. Aber ansonsten fanden wir es dort recht unterhaltsam. Was auch immer uns angetrieben hatte, wir kamen schon zu diesem frühen Zeitpunkt unserer Zugehörigkeit zur DSR dem Bedürfnis vieler derer Seeleute nach, in fremden Hafenstädten den dortigen Zoo zu besuchen.

Die Reichsbahn hatte ihren Fahrplan zum Sonntag ausgedünnt und so besaßen wir keine andere Wahl als zurück zum Hafen wieder den beschwerlichen Weg über Gehlsdorf zu nehmen.



Die Matrosenlehrlinge (v. li.) Winfried Krija, Helmar Pohl, Siegfried Tegtow, Karl-Otto Ebeling und Rainer Töpfer bei ihrem ersten Landgang

Wir waren allesamt gerade mal 16/17 Jahre alt geworden und verschwendeten noch wenig Gedanken daran, mit einem ästhetischen Mädchenbildnis aus der Monatszeitschrift DAS MAGAZIN unsere Kammer zu verschönern. Ich hätte auch nicht den Kommentar der Ausbilder bei der nächsten Kammerinspektion hören mögen. Gleichwohl wollten wir ein gemütliches Wohnumfeld in unserer engen Behausung schaffen und so verbrachten wir die Zeit vor der Nachtruhe damit, uns aus alten Seekarten oder selbst gemalten Bildern eine Dekoration für die Wand hinter unserer Kojе zu fabrizieren. Die Kojе war der einzige Ort an Bord, der nur uns gehörte, und wenigstens der sollte Individualität ausstrahlen.

Das Wochenende war vorbei und nun begann endgültig der Ernst des Lebens mit dem Start unserer Ausbildung zum Seemann. Nach dem obligatorischen Morgenappell, zu dem wir schon im weißen Arbeitspäckchen erscheinen mussten, begann der Unterricht. Lehrbootsmann Erb informierte



Beim Sportunterricht

uns in der kleinen Messe über den Dienstablauf an Bord und diktierte uns die wichtigsten technischen Daten des Schiffes. Der Unterricht wurde unterbrochen durch die Mittagszeit mit Vorsuppe, ausgezeichnet schmeckenden gefüllten Paprikaschoten und einem Apfel. Mit Sicherheit hat jeder Matrosenlehrling in seinen Briefen nach Hause oder in sein Tagebuch geschrieben, was an den ersten Tagen auf die Back kam, auch zur Beruhigung der Eltern, dass ihre Sprösslinge keinen Hunger leiden mussten. Diese Wertschätzung der Bordverpflegung hielt über die Jahre an, nur machte man später nicht mehr so ein Aufheben darum. Nach einer Stunde des Verdauens informierte uns Erb über die Rollenmanöver und wir stellten in den darauf folgenden drei Stunden viele uns bedrängende Fragen.

Zum Abendbrot änderten sich die vorher schwierigen Umstände an der Back, jeder bekam ein komplettes Besteck, denn die Backschafter servierten Spaghetti, denen schwerlich mit nur einem Messer für alle hungrige Mäuler beizukommen war. Für den Rest des Abends war wieder emsige Handarbeitsstunde angesagt. Ich nähte Namensschildchen an meine Effekten.

Der nächste Morgen forderte uns zu einer Gedächtnisleistung heraus. Nach dem Kaffeetrinken schrieben wir die erste Arbeit in unserer Ausbildung zum Vollmatrosen. Wir mussten über das Verhalten an Bord, über die Rettungseinrichtungen, Alarmsignale, und über alles andere von dem wir bereits gehört hatten, Auskunft geben. Nun ja, es wurde eine der leichteren Übungen während meiner Jahre bei der Seefahrt. Als nautischer Offizier und später als Kapitän musste ich mich ganz anderen Herausforderungen stellen.

Bisher hätte Ähnliches auch so im Internat eines sozialistischen Großbetriebes ablaufen können, aber nun wurde es verrückt, wie ich die folgenden Ereignisse damals wohl registriert haben musste. Wir saßen in der Messe, als plötzlich die Alarmklingel ertönte. Bootsrolle! Alle Leute mussten umgehend in ihre Kammern flitzen, so schnell wie möglich das anziehen was gerade dalag – festes Schuhwerk, Woll- oder Leinensachen, Kopfbedeckung, dann die Schwimmweste anlegen und rauf auf's Bootsdeck. Es war ein schöner warmer Spätsommertag, und die Ausbilder wiederholten die Manövereinzelheiten so lange bis wir alles in kürzester Zeit geschafft hatten. Dazu brauchten wir ungefähr fünfzehn Anläufe. Ich habe fürchterlich



geschwitzt, die Sachen klebten nur so am Leibe. Als alles so weit klappte, bekam jeder seinen Posten an den Booten zugeteilt, was er zu machen hatte, wenn sie ausgesetzt werden müssten. Ich erhielt mit einem meiner Mitstreiter eine verantwortungsvolle Aufgabe zugewiesen. Nachdem meine Kameraden die Bootsverkleidung gelöst haben würden, hätten mein Kollege und ich vorn und achtern auf das Kommando „Sicherungen los!“ warten sollen. Dann hätten wir die Haltesicherungen lösen müssen. Vorher wäre das Boot, das ja noch an den Davids hing, über die See gedreht worden. Wenn dann das Kommando „Manntaue los“ gekommen wäre, hätte ich die über mir an den Stropfs hängenden Manntaue lösen sollen, die dann mit dem Herablassen des Boots auch herab glitten. An ihnen wären dann die Seeleute herab geklettert. Beim Herablassen müssten wir uns an den Manntauen festhalten, hieß



man uns, weil es hätte vorkommen können, dass ein Stropp reißt und das Boot in die See stürzt. Dann hätten wir an den Manntauen einen vorläufigen Halt gefunden. Das alles war für uns Youngsters zutiefst beeindruckend, und am nächsten Morgen sollte das alles praktisch durchgeführt werden.

Nach dem Frühstück schrillte der uns nun schon bekannte Bootsalarm durch das Schiff und wir stürmten so schnell wie möglich in die Kammer, holten die Schwimmweste, legten sie in Sekundenbruchteilen an und eilten rauf auf's Bootsdeck. Jede Bootsbesatzung musste in Dreierreihen vor den Booten antreten. Dann kam das Kommando „Alle Mann auf ihre Posten!“ Die Persenninge wurden abgenommen, die Davids rausgekurbelt und die Boote ins Wasser gelassen. Unseres geriet just dort ins Wasser, wo das Bilgenwasser oder Kühlwasser der Maschine aus

dem Speigatt kam. Auch die Leute, die über die Strickleiter einstiegen, mussten an dieser sprudelnden Quelle vorbei. Es wurde etwas feucht, aber es hätte noch schlimmer kommen können, wenn man dabei alte Bekannte von der Morgentoilette wieder getroffen hätte.

Als alle Leute unten angekommen waren, wurden sie auf die Plätze verteilt und jeder bekam ein ganz langes Ruder, das wir anfangs waagrecht über der Wasseroberfläche zu halten hatten. Der Lehrausbilder, der vorn im Boot saß, gab dann wie auf einer Galeere die Ruderkommandos. Die riesigen Ruderblätter zu bewegen, erforderte unerhörte Muskelkraft. Wir ruderten einige Male im Hafenbecken ringsherum bevor es zurück zum Schiff ging. Die Boote wurden wieder in die Davids gehängt und es war Mittagszeit.

Den Nachmittag bekamen wir für Besorgungen frei. In Rostock erstand ich einige notwendige Reiseutensilien und ein Fahrtenmesser, das wir uns für Spleißarbeiten kaufen mussten und das dann mit Stolz am Gürtel getragen werden sollte.

Und schon war die erste Woche rum.



Die neue Woche begann mit Reinschiff, was sonst. Diesmal musste ich vor dem Frühstück die Niedergänge zum D-Deck fegen. Danach begann der obligatorische Unterricht, der eben auch zur Lehrlingsausbildung gehörte. Betriebsökonomie und Deutsch beim Genossen Holtfreter, Russisch beim Genossen Erdmann, Staatsbürgerkunde beim Genossen Kaiser, unserem Klassenlehrer, Verkehrsgeografie beim Genossen Baguhl, der mit uns über Kuba und Mexiko plauderte.

Der Postbote war mir an diesem Tage wohl gesonnen. Er brachte mir einen Brief von zu Hause und eine Benachrichtigung, dass ich am nächsten Tag ein Paket auf dem Hafenpostamt würde abholen können. Wie war ich glücklich, wieder etwas von zu Hause zu hören.

Am nächsten Morgen folgte auf die Euphorie des Vortages mit dem Frühstück eine herbe Enttäuschung. Die Buletten waren dermaßen versalzen, dass sie nicht zu genießen waren. In späterer Zeit kamen mir die abwegigsten Gerüchte zu Ohren, unter welchen Umständen die Geschmacksnerven eines Kochs leiden konnten. Damals verschwendete ich daran noch keinen Gedanken.

Am Ende der letzten Vormittagsunterrichtsstunde stürmte ich zur Post, um mein Paket abzuholen. Nach dem inzwischen kalt gewordenen Mittagessen eilte ich in meine Kojе und packte das Paket von zu Hause aus. Ich freute mich riesig über dessen Inhalt. Seife, Zahncrème, Handtücher und alles andere konnte ich gut gebrauchen. Ein Koppel für das „bowie knife“ gehörte auch dazu. Unter Aus- und Wegpacken verging die eine Stunde der Freizeit am Mittag schnell, und wir durften uns anschließend vom Genossen Riedel Belehrungen zur Werkstoffkunde und zur Mathematik anhören.

Am darauf folgenden Morgen hieß es zeitig aus den Federn zu schlüpfen, viertel vor sechs raus aus der Kojе. In Uniform ging's zum Frühstück und danach mussten wir in Dreierreihen vor der Gangway antreten. Mit der Bahn fuhren wir nach Rostock, um die Messe der Meister von Morgen (MMM) zu besuchen. Wir sahen manches Interessante, aber das Beste an der Messe war, dass ich mir mit einem Kameraden an einem Kiosk vier schöne Bananen kaufen konnte, die wir uns auf dem Rückweg zum Bahnhof schmecken ließen. Offensichtlich war von der Lieferung an unsere Menschen in der Hauptstadt ein Sonderkontingent dieser Südfrüchte für jene Veranstaltung übrig geblieben.

Nach dem Mittagessen an Bord das „Kammer-Reinschiff“ zum Wochenende. Am Sonntagmorgen folgte das „Großreinschiff“. Unser Aktiv brachte wieder die Offiziersmesse auf Hochglanz. Kurz vor dem Mittagessen traf als Nachzügler ein neuer Mitbewohner in



Der Autor in Niquero



unserer Kammer ein. Nach dem Mittagessen mit Schweinebraten, Blumenkohl und Erdbeerkompott Landgang für alle. Ich schlenderte mit einem Kameraden durch den Hafen. Viele große Schiffe waren inzwischen eingelaufen, die TRATTENDORF, die SCHWERIN, die WERNER SEELENBINDER. In der Hafenkantine kaufte ich ein Pfund Weintrauben. Nach dem Abendbrot drehten wir nochmals mit unserem neuen Freund eine Runde durch den Hafen. Als nun inzwischen alte Hasen zeigten wir ihm die vielen Schiffe, besonders beeindruckend die SPARTAN, das erste Schiff unter ausländischer Flagge, das wir sahen, unter der des Billigflaggenlandes Panama. Es hatte gerade erst festgemacht.

Eine neue Woche startete und die begann wie immer mit Unterricht nach dem Appell. Zum Sportunterricht am Nachmittag mussten wir in Trainingsanzügen vor der Gangway antreten und unser Sportlehrer, Genosse Erdmann, jagte uns in einem Gewaltmarsch durch das gesamte Hafengelände. Am Liegeplatz des MS TRATTENDORF, auf einem großen Betonplatz, übten wir Liegestütze, Bockspringen, Laufen und Hüpfen. Im Dauerlauf zurück zur THEODOR KÖRNER. Vor dem Schiff lag ein großer Haufen Säcke mit Kartoffeln. Die Kraft, die uns vom Sportunterricht übrig geblieben war, mussten wir jetzt an diesen Säcken verschwenden. Wir schleppten die schweren Säcke die Gangway hoch und dann wieder hinab in die Kartoffellast. Dabei floss mancher Tropfen Schweiß.

Die Schinderei nahm kein Ende. Am nächsten Morgen ging es schon wieder sehr zeitig aus den Federn und nach dem Frühstück traten wir im Arbeitspäckchen vor der Gangway in Dreierreihen an. Ob wir auf dem Weg zum Hafenbahnhof das berühmte Lied von den Moorsoldaten auf den Lippen trugen ist mir nicht mehr geläufig, aber dessen Inhalt traf fast zu. Wir fuhren mit dem Zug zum Hauptbahnhof Rostock und von dort mit der Straßenbahn zum Arbeitseinsatz nach Reutershagen. Dort mussten wir Ziegelsteine schleppen, Mörtel fahren, Gräben ausheben und andere Arbeiten verrichten. Wir waren alle sehr erschöpft als zum Feierabend geblasen wurde. Wem wir dort in sozialistischer Hilfe unter die Arme griffen und



MS THEODOR KÖRNER im Hafen von Niquero im Süden von Kuba

welche Kooperationsbeziehungen zwischen dem, der unsere Arbeitsleistung in Anspruch nahm, und der DSR bestanden, ist nicht mehr zu rekonstruieren. Vielleicht sollten wir als zukünftige Elite der Nation auch nur den Kontakt zur Arbeiterklasse nicht verlieren.

Als wir wieder an Bord eintrafen, empfingen uns die zurückgebliebenen Kameraden mit der freudigen Nachricht, dass wir noch 60 Mark Urlaubsgeld ausgezahlt bekämen. Das

stimmte uns alle wieder sehr fröhlich – bis auf einen Zimmerkameraden, dem das bisher Erlebte schon gereicht hatte, der den Traum von der Seefahrt begrub und nach Hause zu Muttern abreiste.

Nach dem Morgenappell des nächsten Tages machten wir unsere erste „Seereise“. Unser braver THEODOR verholte in Ruhe und mit Bedacht gemütlich ins Hafenbecken B, um mit dem Laden für Kuba zu beginnen. Interessiert sahen wir den Ablege- und Anlegemanövern zu, aber dann piff es zum Unterricht und betrübt begaben wir uns in die Klassenräume. Nach dem Mittagessen wurde es höchstoffiziell. Zwei Zöllner erzählten uns einiges über die internationalen Zollbestimmungen und damit sich das alles ideologisch festigte, beschloss eine Staatsbürgerkundestunde den Unterricht des Tages.

Wir waren alle ungefähr so alt wie unsere Republik und nun brach deren 16. Geburtstag, der 7. Oktober 1965, an. Zur Feier des Tages durften wir eine halbe Stunde länger pennen und mussten erst um 7 Uhr aus den Federn. Dann machten wir uns alle schmuck, zogen die Uniformen an und durch laute Fanfarenklänge wurden wir nach dem Frühstück zur Feierstunde gebeten. Als wir uns alle in der festlich geschmückten Mannschaftsmesse versammelt hatten, erschien Kapitän Schickedanz mit seinen Offizieren und hielt eine Festansprache. Nach der Feierstunde dann das obligatorische Reinschiff und Kammer-Reinschiff. Jeder beeilte sich mit seiner Arbeit, um schnell an Land zu kommen.

Der darauf folgende Sonabend begann wie bei einer ordentlichen Hausfrau wieder mit dem Großreinemachen. Alle Kameraden waren emsig damit beschäftigt, die ihnen zugewiesenen Aufgaben gewissenhaft zu erledigen. Lediglich ich und ein anderer Kamerad aus meiner Kammer mussten oben auf der Brücke Staupläne zeichnen. Ich war im technischen Zeichnen immer gut gewesen und so fiel mir das nicht schwer. Plötzlich rissen uns lautes Sirenengeheul und Fanfarenstöße aus der Arbeit. Schnell ging ich in die Brückennock, um mich nach dem Grund des Lärmes zu erkundigen. Der sowjetische Kosmonaut Beljajew machte mit der Staatsyacht OSTSEELAND eine Hafenrundfahrt, gefolgt von rund 20 anderen Motorbooten. Am Bug stand der Kosmonaut und winkte uns zu. Alle Schiffe im Hafen ließen ihr Typhon ertönen, mir drohten förmlich die Trommelfelle zu platzen.

Nach dem Mittagessen Landgangsmusterung. Ich löschte zusammen mit einem Kameraden in der Hafenkantine meinen Durst. Die Hafenkantine, rund um die Uhr geöffnet, letzter Ausweg, wenn die Zunge am Gaumen klebte und der bordeigene Pfefferminztee nicht zum Überleben ausreichte. Getränke aus den Lasten wurden während der Hafenliegezeit noch nicht ausgegeben.



Fanfarenzugtraining



Die VÖLKERFREUNDSCHAFT, die im anderen Hafenbecken festgemacht hatte, war auf dem Rückweg ein interessantes Anschauungsobjekt.

Am 10. Oktober kam endlich der Tag der Ausreise. Nach dem Frühstück versammelte sich die gesamte Besatzung in der Mannschaftsmesse. Kapitän Schickedanz erläuterte die bevorstehende Reise und gab noch einige wichtige Weisungen, wie es auch der Genosse Mao seinerzeit an sein Volk zu tun pflegte. Kurz vor Mittag kamen schon die Zollbeamten an Bord. Kurz darauf mussten wir alle in Uniform auf dem A-Deck antreten. Die Fanfarenbläser nahmen auf dem B-Deck Aufstellung. Ein schmuckes Bild, wie wir alle aufgereiht an der Reling standen. Kurz vor dem Verlassen des Hafens passierten wir die VÖLKERFREUNDSCHAFT, die ebenfalls am Auslaufen war. Freudig schwenkten wir unsere Mützen und riefen ein fröhliches „hipp hipp hurra“ hinüber. Von zwei Schleppern gezogen erreichten wir bald Warnemünde. Als die Fanfaren und Trommeln hinüber zum Land ertönten und wir der offenen See zustrebten, stiegen mir unwillkürlich Tränen in die Augen. An der Mole vorbei passierten wir den letzten Zipfel des Heimatlandes. Vor uns lag das große Meer mit seiner glitzernden Pracht.

Langsam versank die Sonne am Horizont. Sie hinterließ einen breiten funkelnden Strahlenkranz auf der weiten Wasserfläche. Wir schauten von der Poop ergriffen auf die allmählich entschwindende Küste zurück. Endlich waren wir allein auf der weiten Wasserfläche. Nur die uns begleitenden Möwen erinnerten uns noch an das nahe Festland. Schnell senkte sich die Nacht über dem Meer herab. Der Mond warf ein schimmerndes Band darauf. Am Horizont blinkten Leuchfeuer auf. Lange stand ich an der Reling und sah diesem wunderbaren Naturschauspiel zu, mit einem komischen Gefühl im Herzen, wenn ich daran dachte, dass es nun so weit in die Welt hinausgehen würde. Was würde mich in den kommenden Monaten, Jahren, Jahrzehnten erwarten? Es war nicht abzusehen.



MS THEODOR KÖRNER unterwegs nach Havanna, die Back beladen mit Leylandbussen.

### Ein kurz entschlossener Einsatz

Als neueingestellter stellvertretender Direktionsarzt saß ich am Vormittag des 16. November 1966 in der gerade laufenden Dienstbesprechung des Direktionsarztes des Medizinischen Dienstes der Direktion Schifffahrt, Dr. Becker, als ein Anruf eintraf: „Hier Kapitän Schickedanz, MS THEODOR KÖRNER, unser Schiffsarzt ist kurzfristig erkrankt, wir brauchen dringend einen neuen.“

Schiffsärzte wurden vom Medizinischen Dienst der Direktion Schifffahrt eingestellt und an Bord eingesetzt, deshalb die unmittelbare telefonische Aufforderung an Dr. Becker, schnellstmöglich für Ersatz zu sorgen.

Aber Schiffsärzte standen nicht wartend vor der Tür, und so begann die Suche nach einer Lösung. Es war inzwischen 11 Uhr geworden, als ein erneuter Anruf kam: „Unser Auslauftermin ist um 13 Uhr, das Schiff hat als Ausbildungsschiff 170 Lehrlinge, das Berufsschulpersonal, die Stammbesatzung und einige Gäste an Bord – eine schnelle Entscheidung ist unumgänglich!“

Es bestand trotz aller Bemühungen aber keine Möglichkeit, den Schiffsarzt zu ersetzen. Alle sahen sich in der Dienstbesprechung ratlos an, keiner hatte eine Idee, bis ich zaghaft vorschlug: „Ich bin doch zur Zeit noch in der Einweisung in meine neue Funktion, werde also hier nicht so dringend gebraucht wie der Schiffsarzt an Bord, habe ein gültiges Seefahrtsbuch und bin Facharzt für Allgemeinmedizin. Ich könnte und würde den Einsatz übernehmen, wenn Sie zustimmen. Allerdings brauche ich mindestens sechs Stunden, um nach Karlshagen auf Usedom zu fahren, wo ich zur Zeit noch wohne. Dort muss ich meine Familie überzeugen und persönliche Sachen holen, denn die Reise wird ja immerhin drei bis vier Monate dauern.“

Dr. Becker war erleichtert, stimmte sofort zu, und der Auslauftermin wurde in gegenseitiger Übereinstimmung mit der Reederei auf 20 Uhr verschoben.

Meine Autofahrt nach Usedom und zurück, um die wesentlichen und hoffentlich richtigen Reiseutensilien in kurzer Zeit zu packen, war anstrengend. Meiner Familie klar zu machen, dass ich Weihnachten nicht zu Hause sein werde, erst im nächsten Jahr zurückkommen würde, erforderte viel Überzeugungskraft und gegenseitiges Verständnis.

Aber meine Frau trug die Entscheidung mit, und die Kinder konnten deren Konsequenzen noch nicht einschätzen. Abwesenheiten meinerseits waren sie ja bereits gewöhnt.

Ausgepowert und müde kam ich im Dunklen im Überseehafen Rostock und schließlich an Bord an, wurde von Kapitän Schickedanz dankbar, aber mit einer mir nicht verständlichen Skepsis, empfangen, und das Schiff lief aus.

In meiner Kammer angekommen, fiel ich erst einmal in einen Tiefschlaf, ehe ich das Hospital, die medizinische Ausstattung und die mir anvertrauten Seeleute überhaupt gesehen hatte.

Als ich munter wurde, befand sich das Schiff schon im Skagerrak auf dem Weg in die Nordsee. Vor meiner Kammertür stand ein leichtes Frühstück, weil man offenbar vermutete, dass ich seekrank im Bett liege. Das war natürlich nicht der Fall, denn ich hatte schon während meiner Zeit als Schiffsarzt bei der Volksmarine meine See-Erfahrung gesammelt und die begleitenden Seekrankheiten hinter mir.

So freundlich wie mit dem ersten Frühstück wurde ich von der Besatzung in der Folgezeit von allen Seiten unterstützt, um an Bord schnell Fuß zu fassen.

Als wir auf der Höhe der Azoren waren und nun tropische Temperaturen einsetzten, stellte sich schnell heraus, dass meine eilig zusammengepackten Kleidungsstücke ungeeignet



für die kommenden Wochen waren. Sofort wurde unter der Crew zu einer tropentauglichen Kleidersammlung entsprechend meiner Größe und Statur aufgerufen. Mit vollem Erfolg, ich wurde völlig neu eingekleidet.

Inzwischen hatte sich auch die mir unverständliche Skepsis meiner Person gegenüber beim Kapitän gelegt, der vermutet hatte, da wäre aus der Verzweiflung des Direktionsarztes heraus ein „Büro-Arzt“ an Bord geschickt worden.

Meine schiffsärztliche Tätigkeit lief reibungslos und das war für einen erfahrenen Kapitän wie Schickedanz eine Beruhigung. Und so entwickelte sich während meiner Anwesenheit an Bord, aber auch über die Reise hinaus, zu ihm ein persönlicher, vertrauensvoller Kontakt. Während der gesamten Reise bis Mitte Februar des folgenden Jahres bestand auch mit der Besatzung, der Schiffsleitung, der Berufsschulleitung, den Lehrlingen und Passagieren ein harmonisches Miteinander. Daraus ergaben sich einige Freundschaften, die bis heute andauern.

Schwieriger waren diese Wochen allerdings für meine Familie zu Hause.

Meine schnelle Abreise war natürlich für meine Frau und unsere beiden Kinder eine unerwartete Belastung. Nur durch Telegramme konnten sie mich erreichen, oder ich ihnen mitteilen, wo ich gerade war. Eine Absprache zu wichtigen Fragen war natürlich auf diesem Wege nicht möglich.

Die Erfahrung anderer Seemannsfrauen, Briefe in einen Hafen, wie zum Beispiel nach Havanna, zu senden, besaß meine Frau auch nicht. Und so war ich Weihnachten in Havanna einer der Wenigen, die keine Post bekamen.

Das hatte aber der Funker erkannt, und er brachte mir zum Weihnachtsfest ein Telegramm meiner Frau, was ich freudig entgegennahm, von dem sich aber bald herausstellte, dass er es selbst geschrieben hatte, um mir eine Freude zu bereiten.

Während der Reise gab es viele schöne Begebenheiten und Erlebnisse, aber auch die unterschiedlichsten medizinischen Behandlungen und Anforderungen, über die ich hier nicht weiter berichten will, die mir aber in guter Erinnerung geblieben sind.

Am Ende meines kurz entschlossenen, superschnellen Schiffsarzteeinsatzes folgte für mich beim Wiedereinlaufen in Rostock die nächste unerwartete Überraschung.

In Rostock waren die Vorbereitungen auf die Übernahme meiner verantwortlichen neuen Funktion in der Direktion natürlich weiter verfolgt worden, und in diesem Zusammenhang wurde es notwendig, endlich von Usedom nach Rostock umzuziehen.

Meiner Frau wurde schon kurz nach meiner Abreise im November 1966, also während meines Einsatzes an Bord, überraschend eine Neubauwohnung in Rostock Lütten Klein angeboten, wovon ich nichts erfuhr.

Und so vollzog sich ohne mein Wissen auch der Umzug meiner Familie von einem Einfamilienhaus in Karlshagen in eine 3-Zimmerwohnung nach Lütten Klein. Eine Glanzleistung meiner Frau, dies alles zu bewältigen. Ich erfuhr von dem ganzen Vorgang während der gesamten Reise nichts und freute mich auf meine Rückkehr nach Karlshagen auf Usedom.

Vor dem Einlaufen in Rostock wurde Kapitän Schickedanz zwar von der Direktion Schifffahrt über den Umzug meiner Familie nach Rostock in Kenntnis gesetzt, wie ich später erfuhr, aber er hielt es für richtig, mich nicht zu informieren.

Angekommen in Rostock stand meine Frau an der Gangway, um mich abzuholen. Die Freude war groß, aber so schnell kam ich nicht weg von Bord. „Damit du morgen dein Schiffshospital ordentlich übergeben kannst, habe ich uns in Rostock bei deiner ehemaligen Arzthelferin, die von Peenemünde nach Rostock gezogen ist, eine Übernachtung besorgt. Nach Usedom können wir ja dann morgen weiterfahren.“

„Fahr mal min Jung“, ergänzte der Kapitän in seiner jovialen Art, er war ja auch informiert, „ich bin einverstanden, morgen kannst du alles erledigen.“

So fuhren wir nach Lütten Klein und suchten die Wohnung meiner ehemaligen Mitarbeiterin in der Turkuer Straße zwecks Übernachtung.

Lütten Klein war gerade bis zu dieser Straße erbaut, aber Wege und Beleuchtung fehlten noch. Wir fanden das Klingelschild, ein Name war auf einen Pflasterstreifen geschrieben. „Typisch für medizinisches Personal“, stellte ich fest.

Die Wohnungstür wurde geöffnet und meine Kinder kamen mir entgegen. Das war natürlich eine tolle Überraschung und ich musste mich erst einmal setzen. Aber meine ehemalige Kollegin erschien nicht. Durch den Kopf gingen mir eigenartige Gedanken: „Die haben ja die gleichen Möbel wie wir! Aber das ist ja kein Wunder, in unserer abgeschiedenen Wohngegend auf Usedom gibt es eben wenig Auswahl.“

Meine Frau und meine Kinder beobachteten erwartungsvoll meine Reaktion, bis meine Frau sagte: „Merkst du nicht, du bist in deiner eigenen Wohnung!“

Was in meinem Kopf für ein Film ablief, kann man nicht schildern, man muss es mitgemacht haben. Dieser Empfang wurde zu einem unvergesslichen Erlebnis, über das noch oft gesprochen wurde.

Seitdem weiß ich aber auch, dass Seeleute nach langer Abwesenheit von zu Hause anders ticken, als es ihre Umgebung erwartet.

Daran sollte Frau immer denken!



Dr. Heinz Ebert als Dozent an der IHS Warnemünde/Wustrow

(Anmerkung der Redaktion: Obermedizinalrat Prof. Dr. Heinz Ebert, geboren 1935 im Altenburger Land, 1961 bis 1965 Marinearzt der Volksmarine in Peenemünde, danach Stellvertretender Direktionsarzt beim Medizinischen Dienst des Verkehrswesens in Rostock bis 1972. 1973 bis 1986 Direktionsarzt beim MDV, Direktion Schifffahrt. 1984 Berufung als Honorarprofessor an die IHS Warnemünde/Wustrow. Bis 1990 Direktor des Instituts für Schifffahrtsmedizin in Rostock, 1992 bis 2000 Direktor des Hafen- und Flughafenärztlichen Dienstes in Hamburg, bzw. Direktor des Hamburg Port Health Center. Herausgeber des Buches „Gesundheitsschutz an Bord“ und Bearbeiter des „German Medical Guide for Ships“ der See-Berufsgenossenschaft)



## Das Wirken des Medizinischen Dienstes (MDV) der Direktion Schifffahrt

Im Zeitraum von 1959 bis 1989 wurde durch den Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR „Direktion Schifffahrt“ eine komplexe maritim-medizinische Gesundheitsfürsorge in der Schifffahrt praktiziert, welche die Beurteilung und Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sowie die Vorbeugung und Bekämpfung schiffahrtstypischer Krankheiten verfolgte. Es gab im Deutschland des vergangenen Jahrhunderts keine andere vergleichbare Organisationsform. Diese erfolgreiche Arbeit fand leider ein abruptes Ende, als deren Einrichtungen kurzfristig und unübersichtlich 1990 aufgelöst wurden.

Erste Ansätze einer medizinischen Betreuung der Seeleute in den 1950er-Jahren bedeuteten die Indienstellung des Fischerei-Hilfsschiffes ROBERT KOCH im Fischkombinat Rostock sowie im Zusammenhang mit der ersten Ausreise des MS FRIEDEN nach Fernost die Einstellung von Dr. Klimmer aus Dresden durch den Rostocker Amtsarzt, OMR Dr. Strauß, als ersten Schiffsarzt der DSR. Gleichzeitig wurden offizielle Richtlinien für Tauglichkeitsuntersuchungen bei Seeleuten eingeführt.

Im November 1958 wurde der „Bahnärztliche Dienst“ zum „Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR“ mit zehn Direktionen umstrukturiert, eine davon die „Direktion Schifffahrt“ in Rostock. Deren Gründung erfolgte am 1. Januar 1959. OMR Dr. med. Rolf Becker, Amtsarzt in Ribnitz-Damgarten, wurde zum ersten Direktionsarzt der „Direktion Schifffahrt“ berufen. 1973 folgten ihm MR Dr. med. Heinz Ebert in diese Position und schließlich 1987 Dr. med. Volker Pohl.

Auf den Erfahrungen der Seeberufsgenossenschaft und des Hafenärztlichen Dienstes Hamburg fußend, begann Dr. Becker eine zentrale medizinische Betreuungs- und Aufsichtseinrichtung in Rostock aufzubauen, einschließlich der Übernahme der Hafenärztlichen Dienste an der Küste der DDR.



Wundversorgung eines Unfallopfers an Bord

An der Seefahrtsschule Wustrow hatte Dr. med. Günther Meyer bereits seit 1925 das Fach Gesundheitspflege auf der Grundlage des Lehrbuches „Anleitung zur Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen“ gelehrt. Nun erfolgte mit der bevorstehenden Herausgabe des aktuellen Handbuches „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“ eine grundlegende Umstellung der Gesundheitspflegeausbildung. Die Ausbildung im Fach Gesundheitspflege an der Seefahrtsschule erfolgte ab 1960 überwiegend durch Fachärzte aus dem MDV, die auch die Kapitel des neuen Handbuches

erarbeiteten. Der medizinisch ausgebildete und an Bord für die medizinische Betreuung verantwortlich eingesetzte Schiffsoffizier, bei der DSR in der Regel der II. Nautische Offizier, war nun nach seiner Ausbildung verpflichtet, über seine Behandlungen auf See ein Krankenbuch zu führen und darüber bei Rückkehr des Schiffes dem Hafenarzt zu berichten. Gegebenenfalls war der behandelte Patient dem Hafenarzt vorzustellen, der die Richtigkeit der Behandlungen an Bord bestätigte bzw. eine erforderliche Weiterbehandlung verfügte.

Am 30. April 1960 lief MS SCHWERIN als erstes Schiff der DSR zur offiziellen Eröffnung in den Rostocker Überseehafen ein. Die bisherige Sanitätsstelle im Überseehafen wurde zu einem leistungsfähigen Ambulatorium erweitert. Dazu gehörte eine Bettenstation im Wohn-

lager Langenort, die dort später ein eigenes Gebäude erhielt. Dieser Neubau wurde 1966 fertig gestellt und von der „Direktion Schifffahrt“ übernommen. Die Einrichtung war für die stationäre Behandlung nicht ortsansässiger Hafenarbeiter und Seeleute bestimmt. Gleichzeitig wurde sie als Isolier- und Quarantänestation konzipiert, musste jedoch nie in diesem Sinne benutzt werden. Ein Quarantänefall ist nie eingetreten.

Den Internationalen Gesundheitsvorschriften der WHO entsprechend erfolgte gleichzeitig die Einrichtung einer zentralen Hafenhygiene-Inspektion für alle Seehäfen der DDR.

Im Zusammenwirken mit erfahrenen Mitarbeitern der „Direktion Schifffahrt“ entwickelte das Institut für Schiffbau einen Schiffsapothekenschrank, der fortan zur Pflichtausrüstung aller Seeschiffe der DDR gehören sollte.

In den 1960er-Jahren wurde ebenso eine Schiffskrankentrage als Normausstattung aller Seeschiffe entwickelt und die medizinischen Anforderungen an Rettungsboote, Rettungsinseln, Rettungswesten und Seenotproviant erarbeitet.

1961 wurden vom MDV auch die hafenärztliche Aufsicht des Fährhafens Sassnitz und die medizinische Betreuung der Beschäftigten auf Fährschiffen übernommen. Seit 1961 existierte auch eine zentrale Dokumentationsstelle für die Seetauglichkeits-Untersuchungsbefunde aller Seeleute der DDR.

Die wachsende Handels- sowie Fischereiflotte erforderte die Einführung und Entwicklung einer funkärztlichen Beratung während der Seereisen (vgl. BORDGESCHICHTEN Bd. XII, MEDICO – Funkärztliche Beratung). Nach Verhandlungen mit dem Funkamt Rügen Radio der Deutschen Post wurden ab 1962 dazu die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen. Medizinische Unterstützung wurde zukünftig auch ausländischen Schiffen gewährt, die sich dafür an Rügen Radio wandten.

#### **Anordnung über den Gesundheitsschutz an Bord von Seeschiffen.**

**Vom 23. Januar 1963**

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Gesundheitsschutzes an Bord von Seeschiffen wird gemäß § 10 des Einführungsgesetzes vom 12. April 1961 zum Gesetzbuch der Arbeit der Deutschen Demokratischen Republik (GBI. I S. 49) im Einvernehmen mit den Leitern der beteiligten zentralen Organe des Staatsapparates und in Übereinstimmung mit dem Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes folgendes angeordnet:

##### **§ 1**

##### **Begriffsbestimmungen**

(1) An Bord von Seeschiffen nehmen im Rahmen der §§ 87 bis 96 des Gesetzbuches der Arbeit der Deutschen Demokratischen Republik wahr:

- a) der Kapitän die Funktion des Betriebsleiters,
- b) der Medizinische Dienst des Verkehrswesens die Aufgaben des zuständigen Organs des staatlichen Gesundheitswesens,
- c) die Bordgewerkschaftsleitungen die Aufgaben der betrieblichen Gewerkschaftsleitungen.

(2) Seeschiffe im Sinne dieser Anordnung sind alle auf den See- und Seewasserstraßen verkehrenden Handelsschiffe, Fahrgastschiffe, Fischerel- und technischen Fahrzeuge, die in der Deutschen Demokratischen Republik registriert sind.

##### **§ 2**

##### **Aufgaben des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens**

Dem Medizinischen Dienst des Verkehrswesens obliegen insbesondere die gesundheitliche Betreuung der Besatzungsmitglieder und Fahrgäste – nachstehend Personen genannt –, die Kontrolle der medizinischen Einrichtungen und Ausrüstungen der Seeschiffe sowie die Ausbildung und Anleitung der mit der Krankenbehandlung beauftragten Kapitäne und Schiffsoffiziere.

Die Entwicklung der Handels- und Fischereiflotte und deren weltweite Einsatzgebiete erforderten eine praxisnahe Differenzierung der medizinischen Schiffsausrüstung nach Schiffsgröße, Besatzungszahl, Reisedauer und Reiseroute, unter besonderer Berücksichtigung spezieller Transportaufgaben (z.B. Schiff mit und ohne Arzt, Passagierschiffe, Spezialschiffe, Fischereifabriksschiffe, Schiffe für den Transport gefährlicher Güter usw.). Um die Versorgung der Schiffe in dieser differenzierten Form über die jeweiligen Lieferapotheken in den Häfen qualitativ zuverlässig und reibungslos zu gewährleisten, wurde ein Direktionsapotheker eingestellt.

Am 23. Januar 1963 wurde die „Anordnung über den Gesundheitsschutz an Bord von Seeschiffen“ in Kraft gesetzt und im Gesetzblatt veröffentlicht, wodurch Forderungen der „Direktion Schifffahrt“ auf gesetzlicher Grundlage durchgesetzt und kontrolliert werden konnten.

Ebenfalls 1963 erschien im Verlag Volk und Gesundheit, Berlin, der „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“,



welcher als offizielles Lehrbuch für die Ausbildung der Schiffsoffiziere an der Seefahrtsschule Wustrow und als Handlungsanleitung auf allen Seeschiffen der DDR eingeführt wurde.

Für neu eingestellte Seeleute und für die Lehrlingsausbildung wurde von dem Medizinpädagogen Joachim Warncke die Broschüre „Gesundheitsschutz an Bord – Kleine Gesundheitsfibel für Seeleute“ erarbeitet und im Transpress Verlag herausgegeben. Im Rahmen ihrer Berufsausbildung wurden die Lehrlinge damit gleichzeitig zu Gesundheitshelfern des DRK ausgebildet.

Am 1. Januar 1967 öffnete in einem neuen Gebäude im Überseehafen die Hafenapotheke ihre Türen.

Nach Indienststellung der Kreuzfahrtschiffe VÖLKERFREUNDSCHAFT und FRITZ HECKERT wurde die Sanitätsstelle am Passagierkai in Warnemünde erweitert und mit einem Arzt besetzt.

Im Oktober 1968 wurde die Anordnung Nr. 2 über den „Gesundheitsschutz an Bord von Seeschiffen – Gesundheitliche Betreuung an Bord von Schiffen ohne Schiffsarzt“ im Gesetzblatt veröffentlicht. Damit wurde die medizinische Betreuung durch ausgebildete und geprüfte Schiffsoffiziere auf Schiffen ohne Schiffsarzt umfassend und rechtsverbindlich geregelt.

Im Seehafen Wismar erfuhr 1970 die bisherige Sanitätsstelle eine Erweiterung zu einem Hafen-Ambulatorium. Gleiches erfolgte 1975 im Seehafen Stralsund.

In diesem Jahr konnte auch die bereits 1973 gegründete Abteilung „Medizinische Ausbildung und Gesundheitserziehung“ an der Ingenieurhochschule Warnemünde/Wustrow neue Arbeitsräume beziehen und damit die medizinische Ausbildung der Studenten wesentlich verbessert werden. Bis 1990 erhielten dort mehr als 5000 Schiffsoffiziere fundiertes medizinisches Grundlagenwissen. Zur weiteren Verbesserung der praktischen medizinischen Ausbildung der Schiffsoffiziere trug ein Vertrag mit dem Südstadt-Krankenhaus Rostock bei. Hier konnten zukünftig praktische Kenntnisse durch Lehrvisiten und Übungen erworben werden.

1978 wurde an der IHS das Hochschullehrgebiet „Verkehrsmedizin/Schifffahrt“ eröffnet. Dessen Leitung wurde OMR Dr. med. Heinz Ebert übertragen, der am 1. September 1984 zum Honorarprofessor an dieser Hochschule berufen wurde.

1980 ersetzte das von ihm und einem schiffahrtsmedizinisch erfahrenen Autorenkollektiv neu erarbeitete Handbuch „Gesundheitsschutz an Bord – Leitfaden für Kapitäne und Schiffsoffiziere“ den bisherigen „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“. Das Buch erfreute sich uneingeschränkter Anerkennung durch Schiffsoffiziere und Kapitäne bei der medizinischen Ausbildung, bei der funktärztlichen Beratung sowie bei der praktischen medizinischen Betreuung und Notfallversorgung an Bord.

1985 wurde die „Anordnung über die Leichenschau und die Seebestattung bei Sterbefällen auf Seeschiffen“ im Gesetzblatt veröffentlicht, die eine wichtige noch bestehende gesetzliche Lücke schloss.

In Rostock-Langenort wurde im Januar 1987 das „Institut für Schifffahrtsmedizin“ unter Leitung von Prof. Dr. sc. med. Heinz Ebert eröffnet. Probleme der Schifffahrtsmedizin, Schiffssicherheit und Seenotrettung, Tauchermedizin und anderer Arbeitsbereiche sollten fortan umfassend wissenschaftlich bearbeitet werden.

FDGB - Verwaltung der Sozialversicherung

Gültigkeit: Innerhalb 10 Tagen nach Ausstellung

(Name) \_\_\_\_\_

(Vorrename) \_\_\_\_\_ (Geb.-Jahr) \_\_\_\_\_

(Wohnort) \_\_\_\_\_

Wustrow, den 17.10.65

Bei Herrn  
Friedrich Seibicke,  
ist das Zahlungssystem  
ausgeführt

i. A. Seefahrtsschule  
Wustrow  
Zahlung

Beit.-Nr. 504 1/9 VEW Spreeweg Ag 31022(DDR)26-01 V19/19 (6002-02)



Januar 1968 im Nordatlantik. Mit dem Schlauchboot erfolgt der Krankentransport auf hoher See. Der Patient von einem Zubringertrawler wird mit gebrochenem Fuß an Bord des Mutterschiffes JUNGE GARDE genommen.



Dr. Klaus Ziergiebel (re.) Leiter des Hafenärztlichen Dienstes in Rostock, und Gerhard Aechtner, II. NO des MS HALLE, der die Besatzung medizinisch betreut, beim Überprüfen des Apothekenschrankes (1984)



Zahnbehandlung auf dem Fangplatz Georgesbank (USA). Von Bord zu Bord gehen die „fliegenden Zahnärztinnen“ und betreuen die Zähne der Besatzungen von Fang- und Verarbeitungsschiffen direkt auf dem Fangplatz, tausende Seemeilen von der Heimat entfernt. (August 1974)



Am 1. Januar 1989 konnte der MDV „Direktion Schifffahrt“ auf eine 30-jährige erfolgreiche Arbeit bei der verkehrsmedizinischen Betreuung der Seeleute und Hafenarbeiter sowie eine umfangreiche wissenschaftliche Tätigkeit auf dem Gebiet der Schifffahrtsmedizin zurückblicken. Insgesamt 372 Mitarbeiter waren zu diesem Zeitpunkt hier beschäftigt.



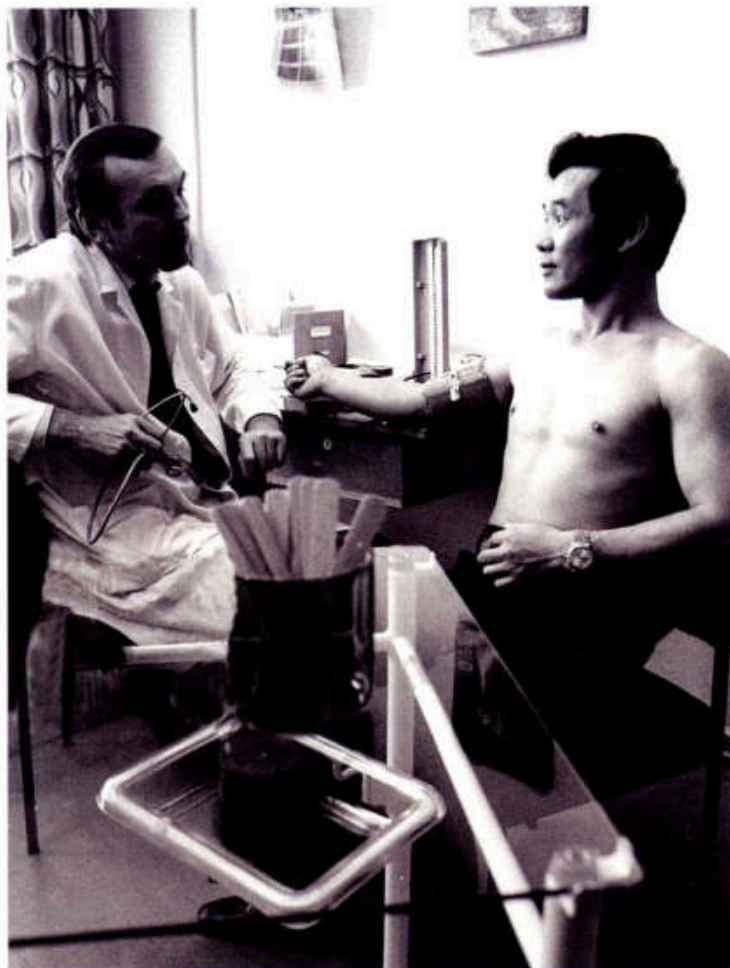
Medizinische Betreuung im Hospital des Transport- und Verarbeitungsschiffes JUNGE GARDE. Mediziner mit Seeerfahrung sind Chirurg Dr. Reinhard und seine zwei OP-Schwestern. Der gebrochene Fuß eines Fischers wird an Bord des Mutterschiffes behandelt, auf dem sich eine Bettenstation und ein modernes Hospital mit Operationssaal befinden. (Nordwestatlantik, Januar 1968)

Dann kam der gesellschaftliche Umbruch und mit ihm die deutsche Wiedervereinigung. Inhalt des deutschen Einigungsvertrages war unter anderem die Abwicklung aller zentralen Dienste, die bis dahin in der DDR bestanden, weil sie wegen der föderalen Struktur der Bundesrepublik nicht übernommen werden konnten. Sie wurden „abgewickelt“. Aus dem MDV ging für eine kurze Dauer der VMD (Verkehrsmedizinische Dienst) hervor.

Der Bundesminister für Verkehr wandte sich mit Schreiben vom 5. November 1990 an den Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit der Forderung, die Abwicklung des Verkehrsmedizinischen Dienstes bis zum 31. Dezember 1990 zu vollziehen.

Ohne jegliche weitere fachliche Prüfung der Möglichkeiten, einzelne sonstige medizinische Bereiche des MDV/VMD in eine andere Strukturform zu überführen, ggf. deren Arbeitsergebnisse weiter zu nutzen und qualifiziertes Personal in andere geeignete Einrichtungen zu übernehmen, wurde die politisch geforderte Abwicklung vollzogen. Alle Einrichtungen wurden geschlossen und das Personal entlassen.

Nur der Eigeninitiative einzelner Mitarbeiter war es zu verdanken, dass ein Teil der Dokumente, Arbeitsunterlagen, Arbeitsergebnisse und Literatur aus der 30-jährigen Arbeitsperiode des MDV „Direktion Schifffahrt“ erhalten werden konnten. Eine offizielle Archivierung wurde 1990 von allen Seiten abgelehnt.



Seeleute aus dem In- und Ausland können moderne Ambulatorien und Polikliniken in Rostock, Wismar und Stralsund nutzen. Dr. Klaus Ziergiebel untersucht Kuniki Kataya, I. NO des japanischen Frachters AKEBONE REEFER

Arbeits- und Archivmaterialien, wie räumliche Konstruktionspläne aller vom MDV hygienisch und arbeitsmedizinisch abgenommenen Schiffe, Schiffsarztberichte und -tagebücher, Berichte über Schiffsuntergänge, Dienstdokumente und Dienstsiegel wurden dem Schiffahrtsmuseum Rostock zur Aufbewahrung übergeben.

Durch die persönliche Initiative von Prof. Dr. Heinz Ebert wurden Arbeitsdokumente, wissenschaftliche Arbeiten, schiffahrtsmedizinische Fachliteratur und anderes der Bibliothek des Zentrums für Hafenärztliche Dienste und Schifffahrtsmedizin in Hamburg übergeben und dort erfasst.

Prof. Dr. Heinz Ebert ist es auch zu verdanken, dass dieser Abriss aus 30 Jahren schiffahrtsmedizinischer Tätigkeit in den Häfen der DDR aufgeschrieben werden konnte. Der Text folgt seiner Dokumentation „Schifffahrtsmedizin / Maritime Medizin im Osten Deutschlands 1945–1990“ in Publikationen der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin e.V., [www.maritimemedizin.de](http://www.maritimemedizin.de).



### Gesunken, gestrandet, verschollen

Am 19. Januar 1903 strandete der Fischdampfer FRIEDRICH ALBERT aus Bremerhaven vor der Südwestküste Islands. Die Besatzung irrte elf Tage lang bei Kälte und Sturm auf dem Lavastrand herum, ohne menschliche Behausungen zu finden, fast ohne Verpflegung und Trinkwasser. Mehr kriechend als aufrechten Ganges erreichte sie schließlich landeinwärts die rettende kleine Ansiedlung Ormstadur. Von deren wenigen Bewohnern wurde unter Aufbietung aller ihrer kargen Mittel die Versorgung, die medizinische Behandlung und der Transport der Schiffbrüchigen zu Pferd nach Reykjavik organisiert. F. Duge, Hafenmeister von Geestemünde, berichtet in den Mitteilungen des Deutschen Seefischervereins im Mai 1903: *„Nicht genug kann die freudige Aufopferung gerühmt werden, mit der die offenbar sehr armen Leute die Schiffbrüchigen aufnahmen. Was nur an Erfrischungen aufzutreiben war, wurde ihnen gereicht. Die erfrorenen Glieder nahm der brave Bauer sofort in sachkundige Behandlung, indem er sie in kaltes Wasser stecken ließ und dieses in kurzen Zwischenräumen erneuerte. Diese Behandlung wurde stundenlang und auch in der nächsten Nacht fortgesetzt, wobei der Mann und seine Frau wachten und die Verwundeten pflegten. Kinder und Frauen schliefen auf dem Fußboden und ließen den Unglücklichen ihre Betten.“*

Von den 14 Besatzungsmitgliedern waren vor ihrer Rettung drei Leute umgekommen. Die geretteten Besatzungsmitglieder erreichten nach drei Monaten schließlich wieder Bremerhaven.

Der selbstlose Einsatz der Isländer hat sich immer wieder gezeigt und kann überhaupt nicht genug gewürdigt werden.

Bei den Strandungen an der Südwestküste Islands, dem anfangs bevorzugten Fanggebiet deutscher Fischdampfer, gelang es den Besatzungen zwar häufig den Strand zu erreichen. Aber das bedeutete nicht immer Rettung. Die Strände aus Lavageröll erstreckten sich über eine Länge von 200 km, waren von Gletscherströmen durchzogen und die Ortschaften oder Bauernhöfe lagen weit von der Küste entfernt.

Die isländischen Küstenbewohner bemühten sich aufopfernd um die Schiffbrüchigen. Pfl egten und versorgten sie so gut sie konnten mit Nahrung und Kleidung, ehe sie die Geretteten auf ihren Pferden in tagelangen Ritten nach Reykjavik bringen konnten.

Zwischen 1898 und 1952 gingen in der Islandfischerei 83 deutsche Fischdampfer verloren, 45 Schiffe wurden nach Strandung aufgegeben, 25 Schiffe blieben für immer verschollen, der Rest sank nach Leckschlagen und Kollision. Mehr als 1200 Seeleute haben dadurch vor den Küsten Islands ihr Leben gelassen, manche auch durch tödliche Unfälle auf ihren Schiffen, andere gingen bei schweren Stürmen über Bord.

Die Islandfischerei wurde unter schwierigsten Bedingungen betrieben. Besonders im Winter erschwerte stürmisches Wetter diese Arbeit. Offene Decks boten keinen Schutz gegen überkommende Brecher. Die Befeu erung der Küste war vor hundert Jahren mangelhaft oder fehlte gänzlich. Landmarken, von Kapitänen als Orientierungspunkt verzeichnet, verschwanden nach kurzer Zeit wieder.

Astronomische Navigation war wegen des zumeist bedeckten Himmels kaum möglich. Durch örtliche Magnetfelder betrug die Missweisung am Kompass bis zum 40 Grad. Die weite Anreise und die dadurch begrenzte Zeit zum Fischen (spätestens 16 Tage nach dem ersten Fangtag mussten die gefangenen Fisch angelandet sein) verlangten dauernden Einsatz. Erschöpfung und Übermüdung der Besatzung einschließlich des Steuermanns und des Kapitäns waren die Folge.

Der Arbeitskreis „Geschichte der deutschen Hochseefischerei“ am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven wurde Anfang 1997 auf Initiative einer Gruppe ehemaliger Mitarbeiter der deutschen Hochseefischerei und Fischindustrie gegründet. Er wird vom Deutschen Schiffahrtsmuseum wissenschaftlich betreut. Die ca. 200 Mitglieder des Arbeitskreises setzen sich zu ca. 4/5 aus Zeitzeugen der Fischereigeschichte und 1/5 aus historisch interessierten Laien sowie einigen wenigen professionellen Historikern und Publizisten bzw. Fischereiforschern zusammen und kommen aus dem gesamten norddeutschen Küstenraum, insbesondere den Fischereistandorten Rostock, Cuxhaven und Bremen/Bremerhaven. Der Arbeitskreis pflegt die Zusammenarbeit mit einer größeren Anzahl von kleineren, häufig ehrenamtlich betriebenen Museen, z.B. mit dem Schiffahrts- und Hafenmuseum Sassnitz, dem Schiffahrtsmuseum Rostock oder auch dem Rostocker Kulturschiff STUBNITZ. Aus Rostock kamen gelegentlich drei Trawler-Kapitäne zu den Besprechungen des Arbeitskreises. Abgesehen davon gab es jedes Jahr ein so genanntes Kapitänstreffen der Fischereistandorte abwechselnd in Rostock und Cuxhaven. Durch das Ableben der meisten Teilnehmer sind diese Treffen irgendwann eingeschlafen.

Aus dem Arbeitskreis heraus entstand im Juni 2001 die Idee, eine Gedenkstätte der deutschen Hochseefischerei auf Island zu errichten. Es bildete sich eine siebenköpfige Projektgruppe mit der Vollmacht, alle Entscheidungen der Umsetzung eigenständig zu treffen. Diese zusammen gewürfelte Gruppe brachte es fertig, das Vorhaben eines Gedenksteins in Vik innerhalb von 13 Monaten zu realisieren.

Wie kam es zu dieser Idee? Durch die Erweiterung der Hoheitszonen auf 200 Seemeilen war es der deutschen Hochsee-Fischereiflotte nicht mehr möglich, den Bedarf an Fisch für die deutsche Fischwirtschaft zu decken. Also musste der bisher selbst gefangene Fisch durch Ankauf ersetzt werden. Die größte deutsche Fischverarbeitungs- und Handelskette, die „Nordsee AG“ schickte zu diesem Zweck Frau Hilda Peters als Einkäuferin in Fischfangländer und somit auch nach Island.

Nebenbei interessierte sich Frau Peters auch für Geschichte und Kultur des Landes. Auf Friedhöfen und einsamen Orten an der Küste fand sie Denkmale und Obeliske, die an in der Islandfischerei ums Leben gekommene britische und französische Seeleute erinnern sollen. Verwundert war sie darüber, dass nichts an Opfer deutscher Fischereifahrzeuge erinnerte. Es war ihr hinreichend bekannt, dass es auch viel deutsche Verluste gegeben hat.



Blick auf die Fischgründe vor Vik





Der Autor mit dem Findling aus Norddeutschland

Vik ist ein alter Handelspunkt im Süden Islands. Heute leben hier ungefähr 400 Einwohner. Im regionalen Strandungsmuseum wird von ca. 150 Fischereifahrzeugen (Briten, Franzosen, Deutsche, Holländer, Dänen, Isländer) berichtet, die zwischen 1898 und 1984 hier strandeten und wrack wurden. Ungefähr 1.500 Schiffbrüchige wurden durch den Einsatz der nachbarschaftlich organisierten Rettungstrupps gerettet.

Deshalb steht der Stein hier an der richtigen Stelle. Der zum Meer offene Standort am westlichen Ortsrand von Vik liegt in der Mitte des Gebietes mit den meisten Schiffsverlusten deutscher Trawler. In ca. 300 Meter Entfernung nach Westen erhebt sich eine 200 Meter hohe Basaltwand. Zum Osten hin sieht der Besucher die Unendlichkeit der tückischen Basaltmooste und Strände, auf die zahlreiche Schiffe aufliefen. Aus dem Meer erheben sich vorgelagerte gefährliche Klippen, die weiteren Schiffen zum Verhängnis wurden.

Bei dem Gedenkstein handelt es sich um einen knapp sieben Tonnen schweren norddeutschen Granitfindling von 2,2 Meter Höhe, 1,5 Meter Breite und etwa sieben Tonnen Gewicht. Er wurde von den sieben Mitgliedern der Projektgruppe im Landkreis Cuxhaven gesucht und in Moorausmoor/Neubachbruch einem Bauer für 800 DM abgekauft.

Der Stein wird von Basaltsäulen aus Island umrahmt. Dieses Ensemble symbolisiert über den Findling – eine für Norddeutschland typische Gesteinsart, die auf Island nicht vorkommt – und die Säulen aus Basalt, dem typischen Gestein der Südküste Islands, das beim Erkalten von Lava entsteht, nicht nur die Strandungen der fremden Trawler, sondern ebenso die hilfsbereite offene Aufnahme der Schiffbrüchigen durch die heimische Bevölkerung.

Eine Bronzeplatte zeigt das Bild eines gestrandeten Fischdampfers. Auf weiteren Tafeln wird in deutscher und isländischer Sprache der toten Seeleute gedacht und den isländischen Rettern gedankt.

Die Gesamtkosten für die Errichtung des Gedenksteins wurden ausschließlich durch Spenden von Privatpersonen und aus der Fischwirtschaft aufgebracht. Wider Erwarten war das Spendenaufkommen enorm. Es gingen Spenden zwischen fünf und 5000 Euro ein. Viele Dienstleistungen, auch der Transport des Findlings zum Schiff und dessen Verschiffung nach Island, wurden ohne Kostenberechnung erbracht.

Besonders erstaunt war der Arbeitskreis über eine Spende des Marinevereins Görlitz-Niesky. Da beschlossen worden war, bei Vereinen und Firmen als Dank einen Dia-Vortrag zu halten, organisierte die Marinekameradschaft Cottbus im Gasthaus Zur Sonne in Cottbus für den MV Görlitz diesen Vortrag.

Am Sonntag, dem 15. September 2002, wurde die Gedenkstätte eingeweiht. Zur Eröffnungszeremonie, die bei der isländischen Bevölkerung reges Interesse fand, reiste eine

26-köpfige deutsche Delegation an. Windstille, Sonnenschein und Meeresrauschen unterstrichen die bewegende Atmosphäre dieser Feier.

Aus dem Grußwort des Ministerpräsidenten der Republik Island, David Oddson, anlässlich der bevorstehenden Einweihung des Gedenksteines im August 2002:

*„Die isländischen Fischgründe gehören zu den ergiebigsten, aber zugleich gefährlichsten der Welt. Für Jahrhunderte zogen ausländische Fischer zu den Fangplätzen bei Island in der Hoffnung auf einen guten Fang. Glück begleitet Kühnheit und sicher ist, dass man Mut und Energie gebraucht hat, in den fern liegenden Islandgewässern Fischfang zu betreiben. Wenn es gut ging, bei gutem Fang und einer havariefreien Fahrt, waren die Erträge reichlich. Es durfte aber nicht viel passieren, um nicht zu scheitern. Das Wetter an den isländischen Küsten ist bedrohlich, und dem menschlichen Vermögen sind Grenzen gesetzt im Ringen mit der Natur. (...)*

*Ich möchte den Initiatoren des Projektes ‚Gedenkstein in Vik auf Island‘ für ihren Beitrag danken. Ihre Arbeit zeigt den guten Geist, der in den Beziehungen der befreundeten Völker Deutschlands und Islands herrscht, und ist ein gutes Zeugnis der Geschichte, die den beiden Ländern gemeinsam ist.“*

Dem ist nichts weiter hinzuzufügen.





## Seitenschlepper

Als 1934 in Lodz Geborener erfolgte nach dem Einmarsch der Roten Armee die Umsiedlung meiner Familie nach Deutschland. Im thüringischen Wurbach wurde ich in die 8. Klasse eingeschult. Später erfolgte unser Umzug nach Güstrow in Mecklenburg. Nach der 10. Klasse brach ich die Oberschule ab, weil ich „andere Vorstellungen“ als meine Eltern von meinem weiteren Leben hatte.

Auf meine Bewerbung an der Seefahrtsschule Wustrow teilte man mir mit, dass ohne 24 Monate Fahrzeit nichts liefe. Man empfahl mir, mich erst einmal bei der Hochsee-Fischerei zu bewerben. In Rostock wurde mir klargemacht, dass ich, noch nicht volljährig, die elterliche Erlaubnis brauche. Zwei Tage später stand ich mit ihrer Genehmigung wieder vor der Baracke der Einsatzleitung in Rostock-Marienehe! Die „kämpferischen Auseinandersetzungen“ mit meinen Eltern klammere ich mal aus.

Das „Lehrlingsheim“ befand sich in einer Baracke der ehemaligen Heinkel-Werke auf dem Flugplatz neben der Warnow. Dort zog ich mit noch zwanzig anderen 1951 als Hochseefischerlehrling für zwei Monate ein, um die Grundbegriffe der Seefahrt im Allgemeinen und die der Hochseefischerei im Besonderen zu erlernen. Ein alter gestandener Lotsenkapitän und Segelschiffsfahrer unterrichtete uns in Navigation, Gesetzeskunde und Seemannschaft. In Motorkunde bekamen wir die Grundbegriffe über die Maschine zusammen mit zukünftigen Maschinenassistenten vermittelt. Ein fachlich beschlagener Maschinist der ehemaligen Kriegsmarine war unser Lehrer. Wir lernten bei beiden etwas. Nach zwei Monaten bekamen wir unser Schiff, einen Logger, zugewiesen. Mein erster Logger war GESCHWISTER SCHOLL ROS 110, geführt von Kapitän Böttcher, einem ehemaligen Schiffsoffizier der HANSA. Die Reise ging in die Ostsee auf Plattfisch. Die ersten „Schlachtübungen“, verbunden mit Seekrankheit, verlangten von mir viel „Willensstärke“. Während der Reise bis zum Einlaufen war der „Abmuster-Gedanke“ trotz dieser Willensstärke immer präsent.

Bei meinen weiteren Reisen auf anderen Loggern lernte ich die verschiedensten Menschen kennen, aus der Handelsmarine, der Küstenfischerei und viele aus der Kriegsmarine, aber auch aus der Landwirtschaft. Alle wollten sich eine neue Existenz nach dem Krieg aufbauen. Sie alle hatten eins gemeinsam, einen großen Arbeitswillen und eine beispielgebende Kameradschaft, die mich in meiner Entwicklung stark beeinflusst hat.

Als meine „Beine seefest“ waren, bewarb ich mich mit noch zwei Hochseefischerlehrlingen (1952/53) bei der Deutschen Seereederei. Die DSR wollte zusätzlich zur VORWÄRTS ihre Flotte vergrößern und machte entsprechend Werbung dafür. Wir fuhren zur Aufnahmeprüfung nach Berlin und bestanden die Prüfung. Zwei Tage später rief man uns zur Ausbildungsleitung im Fischkombinat. Man fragte uns, ob wir genügend Geld hätten, um die bisherigen Ausbildungskosten zurückzahlen zu können? Das Gespräch war kurz.

Nach der Lehre zum Hochseefischer und entsprechender Fahrzeit habe ich noch den Fischmeisterlehrgang absolviert. Kurze Zeit besuchte ich die Seefahrtsschule Wustrow. Als nach einer neuen Gesetzgebung das Studium dort selbst finanziert werden sollte, habe ich auf meinem Trawler EISLEBEN ROS 215 wieder angemustert.

Bedingt durch meine Veranlagung habe ich während all meiner Fahrzeiten gezeichnet und gemalt. Da ich von der Besatzung Zuspruch bekam, machte ich auch eine Bordzeitung. Diese Idee entstand im Kollektiv während der Reise, beim Erzählen der Episoden und Erlebnisse aus der Freizeit. Zusätzlich wurden Begebenheiten an Bord notiert und skizziert. Wenn „das Maß voll war“ wurden die Ideen auf An- oder Heimreise in grafischer und humoristischer Gestaltung als Zeitung umgesetzt. So konnte man manche Kritik „an den Mann bringen“. Die

Bezeichnung POSTBOJE gab es schon früher in der Seefahrt in Anekdoten und so haben wir sie für uns aufgegriffen. Die POSTBOJE erfreute sich fortan uneingeschränkter Beliebtheit und wurde auf Heimreise von Deck bis Maschine weitergereicht. Eine Zensur gab es nicht, der Kapitän bekam sie auch erst nach Fertigstellung. Die POSTBOJE war sicherlich die einzig farbig handillustrierte Bordzeitung (angefertigt ausnahmslos in der Freizeit!) auf einem deutschen Fischereifangschiff. Sechs ihrer Ausgaben sind heute noch erhalten.

1959 bewarb ich mich im Urlaub an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee. Beworben habe ich mich mit Arbeiten von Bord. Ich wurde zur Aufnahmeprüfung für das Studienjahr 1959/60 zugelassen. Die Aufnahmeprüfung war nach fünf Tagen beendet. Noch am selben Tag fuhr ich mit dem Zug nach Rostock und lief zwei Tage später wieder zum Fang aus.

Auf einer meiner letzten Reisen vor Studienbeginn 1959, nachdem ich die Immatrikulation zum Studium als Gebrauchsgrafiker erhalten hatte, fuhren wir zur Fangplatzerkundung an die Küste Neufundlands. Nach einigen Fangtagen beim wiederholt routinierten Netzaussetzen wurde der Netzmacher von laufenden Netzständern außenbords gerissen. Trotz sofortigen Einsatzes, selber unter Lebensgefahr und bei minus zwanzig Grad, konnten wir ihn nur tot bergen, als wir ihn unter dem Netz hervorgezogen hatten. In St. Johns wurde der Unfall amtlich bestätigt. Da bei den dort herrschenden Temperaturen keine Bestattungen stattfanden, nahmen wir unseren Netzmacher Harry Feller in einer Holzkiste mit Zinksarg wieder an Bord. Diesen verstaute wir zwischen den Rettungsbooten und setzten unsere Fangreise fort. Die nächsten Fangtage, ohne die übliche „Musik an Deck“ und den toten Kumpel an Bord, waren für alle Männer eine Belastung. Durch die Probleme, die mit dem Sarg auf dem Bootsdeck während der Heimreis über den Atlantik, bei schwerer achterlicher See, entstanden, wurden wir zusätzlich psychisch belastet.

Nachdem ich mein Diplom als Gebrauchsgrafiker in der Tasche hatte und im neuen Beruf arbeitete, habe ich in all diesen Zeiten versucht, wenn es möglich war, meine Erinnerungen an die Hochseefischerei visuell umzusetzen.

Nach 1990 erwarb ich einen Bauernhof im Oderbruch, dem der Abriss bevorstand. Hier entstanden viele weitere Hochseefischer-Darstellungen aus der Seitenschlepperzeit, die ich in dem ausgebauten Stallgebäude in drei Räumen ausstelle. Die für einen maritimen







Freundeskreis hergestellten Broschüren, Kalender und maritimen Postkarten liegen ebenfalls dort aus. Ebenfalls einige geschenkte Utensilien von Bord wie Kompass, Positionsleuchten usw.

In der „Märkischen Oderzeitung“ und im „RBB Fernsehen“ wurde mein Anliegen, maritime Geschichte zu bewahren, anerkannt. Die „Societät Rostock maritim e.V.“ ermöglichte mir eine Ausstellung im alten Schifffahrtsmuseum in Rostock. Es war eine erfolgreiche Ausstellung, bei der sich viele Hochseefischer mit ihren Erinnerungen aus der Aufbauzeit des Fischkombinats trafen. Eine ständige Leihgabe, bestehend aus 80 Bildern, blieb in der Societät.

Fisch wird vorläufig immer noch gefangen werden – aber die große Zeit der Seitenschlepper in der Hochsee-Fischerei ist Geschichte. Meine Bilder sollen diese Zeit in Erinnerung halten und dokumentieren.

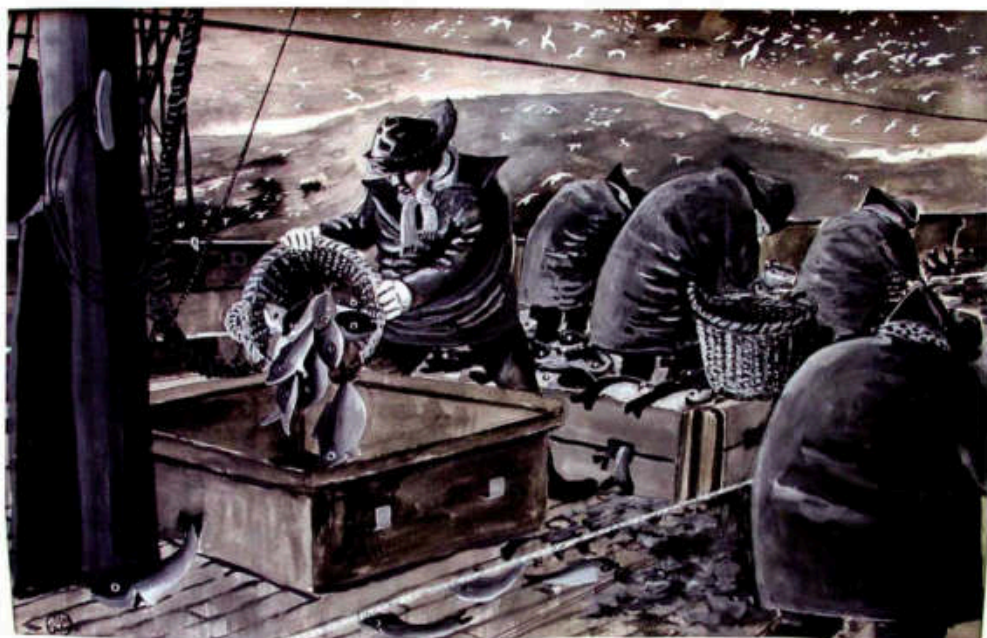












# POSTBOJE

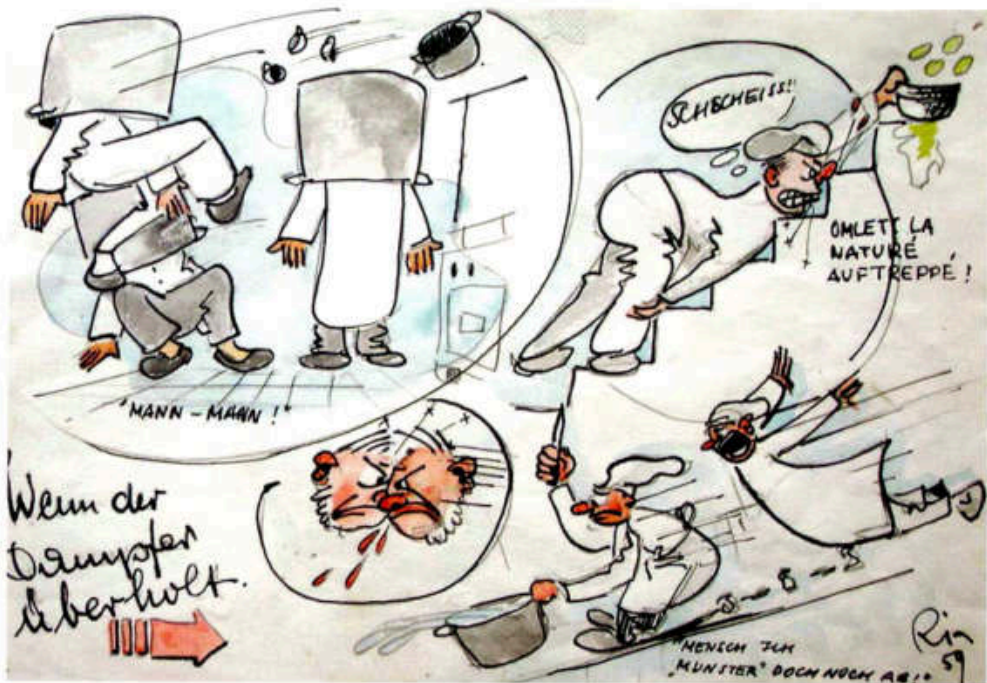


BORDZEITUNG DES TRAWLERS „EISLEBEN ROS 215“ MARIENHEIDE

MÄRZ/APRILHEFT 1957 • ROSTOCK • AUSGABE NR 3 • 50 PF.







### Wilfried

Es war der 5. Juni 1947. Nach einem langen, harten Winter hatte sich die Sonne durchgesetzt. Der Heringslogger SAARLAND BV 86 lag an der Lesumpier der Bremen-Vegesacker Fischerei Gesellschaft. Der lange Winter hatte offenbar den Beginn der Heringssaison verzögert. Nach sechswöchiger Tätigkeit als Maler war ich nun endlich auf meinem Schiff. Den ganzen Tag hatten wir hart gearbeitet beim Seeklarmachen des Loggers. Nun nahm ich eine Auszeit in dem kleinen WC an der Backbordseite. Hier störte niemand. Die Sonne hatte den kleinen Raum aufgeheizt. In dieser angenehmen Wärme überfiel es mich plötzlich: Endlich hatte ich mich mit Beharrlichkeit durchgesetzt. Ab jetzt würde ich mein Berufsleben selbst bestimmen. Diese Situation in einem so trivialen Raum, das ahnte ich, würde mir immer im Gedächtnis bleiben! Eine große Freude schüttelte mich förmlich. Schon einmal hatte ich auf diesem Schiff gleich nach dem Krieg von September bis Dezember 1945 eine Reise als Junge (Afhauer) und zwei Reisen als Leichtmatrose (Jüngster) mitgemacht. Es war eine sehr schwere Zeit mit allen dort üblichen Entbehrungen, Qualen, Schikanen und Anstrengungen gewesen. Gleichwohl wollte ich den einmal eingeschlagenen Weg fortsetzen, wie fast alle anderen Jungen, die hier ihre Seemannslaufbahn begannen. Trotz allem sollte der einmal eingeschlagene Weg weiter gegangen werden. Ein wunderliches Ethos, das man auf einem so kleinen Schiff in einem nicht sonderlich angesehenen Gewerbe auf den ersten Blick nicht vermuten wollte. Die Mutter hatte erreicht, dass ich diesen Weg vorerst nicht fortsetzen konnte. Sie hatte mich am Ende der Fangsaison 1945 bei der gerade wieder geöffneten Schule angemeldet. Dem im Oktober 1946 aus der Internierung heimgekehrten Vater hatte ich die Zusage abgerungen, mit einem brauchbaren Zeugnis im Frühjahr abgehen zu können. Trotz der Einwendungen der besorgten Mutter war es dann doch dazu gekommen.

An diesem eigentlich wenig ansprechenden Ort überfiel mich eine grenzenlose Genugtuung. Ich würde meinen Weg gehen! In dem kargen Raum mit der Handpumpe fiel der Stahlhaken an der Wand neben dem Sitz auf. An ihm hingen Zeitungen. Keineswegs Hinweis darauf, dass die Fischereigesellschaft ihre Seeleute zur Weiterbildung durch Lektüre anregen wollte. In dieser Zeit gab es einfach kein anderes Papier, wie viele sonst selbstverständliche Dinge auch. In einem Blatt wurde in mehreren Anzeigen des Schifffahrtsunternehmers Ernst Glässel gedacht. Der war einige Tage vorher gestorben. Es gab zwar noch keine deutsche Handelsflotte, in der er vor dem Krieg sehr prominent tätig gewesen war. Aber als Agent und Makler hatte er wohl auch in dieser Zeit viel zu tun gehabt. Ich konnte nicht ahnen, dass ich später auf Schiffen dieser Reederei arbeiten würde.

Der erste Tag war gut gelaufen. Jeder hatte sich seine Koje, Spind und Backskiste eingerichtet. Dann hatte die ganze Besatzung die Ausrüstung übernommen. Das Schiff war seeklar. Die Besatzung schien gut zusammen zu arbeiten.

Einen guten Bekannten hatte ich an Bord erkannt. Es war Wilfried. Mein Mitschüler von der Grundschule in Schönebeck, einem Nachbarort von dem bremischen Vegesack, der zwar nicht mein Schulfreund, aber ein guter Kamerad gewesen war. Gemeinsam waren wir einmal von zwei Vätern zweier Mitschüler verdroschen worden, weil wir diese wegen eines Streits verfolgt hatten. Nun waren wir beide als Oudsten (sozusagen Senior-Leichtmatrosen) gemustert. Als Verantwortliche für die fünf Junggrade und bei unserer kräftezehrenden Arbeit am Schanzkleid beim Einholen der 3.600 Meter langen Fleet waren wir auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen. Keine schlechte Voraussetzung. Wilfried wurde an Bord



übrigens nicht bei seinem Vornamen gerufen. Dort hieß er „Schönebeck“. Etwas verwunderlich, denn normalerweise bemüht man für Spottnamen solche, die höchstens einsilbig oder zweisilbig sind.

Am späten Nachmittag stopfte sich die Besatzung ihre Strohsäcke, die als Matratzen die Saison bis zum Dezember durchhalten mussten. Das Stroh war von einem Bauern geliefert und in der großen Packhalle abgeladen worden. Die Strohsäcke wurden von der Reederei gestellt. (Es stellte sich erst 63 Jahre später heraus, dass dafür in der Saisonabrechnung jedem Besatzungsmitglied eine Mark in Rechnung gestellt worden war. Das Kostendenken war bei der Geschäftsleitung stark ausgeprägt.)

Beim Stopfen der Strohsäcke, das mit aller Kraft erfolgen musste, wenn sie denn einigermaßen ihre Funktion bis zum Ende der Saison erfüllen sollten, hatten wir beide uns über unseren Weg der letzten fünf Jahre nach unserer Trennung ausgetauscht. Wilfried war sogar während der letzten Tage des Krieges noch Soldat beim Volkssturm geworden, dem letzten Aufgebot des Größten Feldherrn aller Zeiten (Gröfaz). Er geriet in englische Gefangenschaft und verbrachte einige Wochen in England. Als jüngster Gefangener des Lagers hatte er dort diese Wochen gut überstanden. Als Junge und Jüngster hatte er die Saison 1946 auf diesem Schiff verbracht und seinen Ruf als vielversprechender werdender Seemann begründet. Sein Einsatzwille und Schnelligkeit hatten ihm dort einen guten Ruf beschert. Dieser schützte ihn zwar auch nicht vor den in der Heringsfischerei üblichen Schikanen. Diesen wusste er jedoch oft mit Chuzpe zu begegnen. Das fiel um so leichter, da einige Matrosen nicht über die seemännischen Qualitäten verfügten, die man allgemein von ihnen erwartete. Für Wilfried ein starker Anreiz, besser zu sein als mancher Vollgrad.

So ging denn die Reise für uns beide mit günstigen Vorzeichen los. Seekrank wurden wir nicht mehr. Als einziger dunkler Punkt erwies sich nach einiger Zeit der Steuermann. Dieser war zwar ein guter Seemann. Nur war er jähzornig und neigte dazu, gegen die Junggrade tätlich zu werden. Bei Anwesenheit des Kapitäns musste er sich zurückhalten, der solche Auswüchse nicht duldete. Wilfried und ich gaben uns Mühe, die Jungen richtig einzuweisen, damit sie nicht zu sehr zur Zielscheibe der Wutausfälle des Steuermanns wurden.

Beim Einholen der Fleet hatten die beiden Gefährten die gleiche schwere Arbeit. Während des Holens beim Heranholen des Kopftaus mit den Floaten wechselten sie einander vor und hinter der Hand regelmäßig ab. Oft wurden sie vom Steuermann (meist ungerechterweise) für irgendwelche Störungen beim Holen verantwortlich gemacht. Wenn nämlich die Matrosen auf der Last beim Holen langsamer oder kraftloser wurden, versuchte man das den beiden Oudsten anzulasten. Denen stand es nicht zu, die Matrosen zu kritisieren. Ein Konflikt, der überall gang und gäbe war. Diese Arbeit als Oudste machte mich richtig fertig. Ich befand mich gerade in einer Wachstumsphase und war am Ende des Holens, das immer so fünf bis sieben Stunden dauerte, völlig fertig. Wilfried merkte man dergleichen nicht an. Mir war es natürlich auch angelegen, niemand meine Schwäche zu zeigen.

Bei anderen Arbeiten stand Wilfried unmittelbar dem Steuermann gegenüber. Dabei entwickelte er großen Ehrgeiz, der aber vom Steuermann nicht anerkannt wurde. Beim Aussetzen stand er mit ihm beim Zureichen und Anknoten der Zeizinge am auslaufenden Reep, wobei er sich gewisse Freiheiten heraus nahm. Der Steuermann konnte diese nicht ahnden, da zwischen beiden der auslaufende Reep eine unüberwindliche Grenze darstellte. Auch beim Stauen der vollen Heringsfässer in die Räume stand Wilfried dem Steuermann unmittelbar gegenüber, um die von ihm heran gerollten Fässer an das Löschgeschirr anzuhaken, das an der Luke von diesem bedient wurde. Wie jede Arbeit an Bord sollte es fix gehen. Bei Wilfried



lief das auch sehr gut. Allerdings musste er aufpassen, dass der Steuermann nicht zu früh per Kopfnicken dem am Spillkopf stehenden Matrosen Wilhelm das Zeichen zum Anhieven gab. Manchmal schien er das darauf anzulegen. Wilfried war immer schneller. Pfoten weg, hin zum nächsten Fass, während der Steuermann mit dem Löschgeschirr das Fass zusammen mit dem Matrosen Hein, der im Raum die schwerste Arbeit zu verrichten hatte, an den richtigen Platz setzte. Währenddessen musste Wilfried das nächste Fass herbeischaffen. Da galt es zuerst das schwere Fass zu kippen, was nur mit der See geschehen konnte, da es sonst zu viel Kraftaufwand gefordert hätte. Gegen die See zu arbeiten war nie ratsam. Beim Kippen durfte das Fass nicht zu hart aufsetzen, weil es sonst beschädigt worden wäre. Gleichzeitig gab er ihm den richtigen Drall in Richtung der Luke. Immer war er rechtzeitig zur Stelle. Alles das wurde mit Ehrgeiz erledigt. Das Ganze war bei diesen vier Leuten gute Teamarbeit. War eine Luke voll gestaut, tauschten die Beteiligten einen kurzen Blick aus, der sozusagen gegenseitige Anerkennung bedeutete. Wilfried fühlte sich mit einbezogen, bekam aber oft gleich darauf vom Steuermann einen Schlag ins Genick, wenn er dem eine falsche Zahl der gestauten Fässer nannte. Zählen war nicht seine Stärke bei seinem vollen körperlichen Einsatz. Später konnte ich Wilfried trösten. In einem Lehrbuch über Seemannschaft hatte einer der Autoren empfohlen, beim Tallieren in der Ladung nie intelligente Leute einzusetzen, die sich zu viele andere Gedanken machen würden. Also Zählen war was für Doofe, ein Gebiet, in dem der Steuermann zu Hause gewesen wäre!

Diese Arbeiten waren ausschließlich Wilfrieds Domäne, was ihm sozusagen als dienstältester Oudste zustand. Ich fand mich damit ab, kannte ich doch seine Form des Ehrgeizes. Eine weitere Arbeit war außerdem seinem Ehrgeiz vorbehalten. Es ging ums Stauen der vollen Kantjes im Raum unter dem Logis und Reepraum. Der Raum selbst war glitschig, mit Heringschuppen übersät und ständig tropfnass. Dort unten konnten die Fässer nur zwei hoch gestaut werden. Das ging ausschließlich bei gebückter Haltung. Hier arbeitete Wilfried mit dem Matrosen Hein gemeinsam daran. Wenn dieses Geschäft erledigt war, kamen beide völlig verdreckt aus dem Raum hervor, der „Hölle“ genannt wurde. Wilfried wieder innerlich voll befriedigt. Für die Arbeiten im Raum hatte er ein extra Arbeitspäckchen. Die Takelbluse, die er dazu benutzte, nannte er „Räumjacke“. Bei den Leuten aus dem Schaumburger Land sprach man das Wort für Raum so aus. Ansonsten achtete er immer auf ordentliche Arbeitskleidung. Das traf besonders zu bei der nachmittags stattfindenden Arbeit des Fässerdmachens und Stauens. Bei fast allen Leuten traf das übrigens auch zu. Dies fiel so auf, dass ich immer an den Spruch von Fritz Reuter in „Hanne Nüte“ denken musste. „Is ut de Arbeid, dod dat Föer, dann mok die sauber glatt un schier. Dat is keen eulichen Arbeidsmann, de nich sauber geht wenn hei't hebben kann.“

Seinem Erscheinungsbild widmete er sich mit großer Aufmerksamkeit. Bei einigermaßen gutem Wetter trug er immer seine bretonische Mütze mit einer weißen Quaste. Beim Holen eine amerikanische Armeemütze. Takelbluse und Fischermannsklapphose waren stets sauber. Dafür trieb er wegen der notwendigen Zeugwäsche einen gewissen Zeitaufwand, der gelegentlich seinem Schlafbedürfnis zur Last ging.

Beim Schlachten, eigentlich Kehlen der Heringe, das auch Keeken genannt wurde, hatte er einen besonderen Anzug. Das war ein wasserdichter Anzug, der von den Füßen bis zur Brust ging, an dem die Gummistiefel ein Teil des Anzugs waren. Offenbar auch ein amerikanisches Produkt. Sehr zweckmäßig, da es beim Keeken sehr blutig zuing. Außerdem wurden die Schlachter auf der Keekplanke nach und nach von den Innereien bespritzt. Einen Nachteil hatte dieser Anzug für Wilfried. Er hatte nicht die ausdauernde Blase wie seine meisten



Kameraden. Wegen der dreckigen Kleidung und ihrer durch das Kehlen verschmutzten Hände enthielten sich alle Matrosen während dieser Arbeit des Pinkelns, die sich bei großen Fängen schon einmal über sieben Stunden hinziehen konnte. Wilfried konnte solange nicht durchhalten. Sein Marsch zur vorderen Klüse, durch die das Geschäft erledigt werden musste, wurde von hämischen Kommentaren der anderen bedacht. Es war nämlich urig anzusehen, wenn er seinen Strahl aus diesem wasserdichten Anzug ins Freie lenken wollte. Man empfahl ihm, eine Verlängerung anzufertigen. Den Anzug einfach halb auszuziehen ging wegen seiner blutigen Hände und der allgegenwärtigen Galle schlecht. Wilfried ertrug das mit Würde, aber mit stillem Frust.

Wilfried konnte sich in das soziale Leben gut einbringen. Beim Singen und Geschichtenerzählen beteiligte er sich klug im Rahmen der Möglichkeiten eines Junggrades. Allgemein wurde nämlich nicht zugelassen, dass diese zu viel redeten.

Ich freute mich über Wilfried, der so ganz meiner Vorstellung von einem werdenden Seemann entsprach. Wir waren ein gutes Gespann. Einen weiteren Gefährten hatte er auch mit an Bord gebracht. Gerd war etwas älter als wir und hatte irgendwo schon eine Seefahrtzeit hinter sich gebracht. Offenbar aber nicht bei der Fischerei. So musste er hier als Jüngster anmustern. Das sah er ein und erledigte alle Arbeiten, mit denen er konfrontiert wurde, ganz souverän. Im Knoten und Spleißen war Gerd uns über. Wir konnten viel von ihm lernen. Diese seemännischen Arbeiten betrieb er als Liebhaberei. Besonders Wilfried eiferte ihm hierin nach.

Wenn Gerd sich auch als der Vernünftigere und Nachdenklichere erwies, so hatte er doch mit Wilfried einen gemeinsamen Spleen. Sie träumten davon, „internationale Seeleute“ zu werden. Davon sprachen sie häufig, wenn sie allein beieinander waren. Lediglich ich durfte manchmal dabei zuhören. Der Weg dahin sollte über ausländische Schiffe führen, auf denen sie auf irgendeine Weise gemeinsam anmustern wollten.

Aber besonders Wilfried schien eine romantische Ader zu haben. Er konnte manchmal sehr lange den in diesen Breiten langsamen Sonnenuntergang beobachten. Von solchen Gefühlen war auch ich nicht frei. Während der ersten Reise fischten wir im Angesicht der weit entfernten Shetlands. Vom Anblick dieser fast nur zu ahnenden Inseln am fernen Horizont waren wir beeindruckt. Wir meinten eine besondere Luft von einmaliger Klarheit und Stimmung zu fühlen. Immer, wenn ich von dieser Atmosphäre eingefangen war, musste ich an ein Wort aus einem Gedicht von Longfellow denken, dessen letzter Vers lautete: „unto the farthest Hebridies“. Ich konnte mir das nicht richtig erklären, aber diese Zeile war da. Das kam daher, dass ich nach meiner ersten Reise als „Afhauer“ nach dem Krieg total übermüdet nach Hause kam. Im Gepäck vor allem die selbst geräucherten Bücklinge. Damals eine sehr begehrte Delikatesse. (Übrigens auch noch heute: Denn es gibt so gut wie nirgendwo fangfrisch gekehrte Heringe, die dann nach dem Salzen in Salzlake und an der Seeluft getrocknet noch auf See geräuchert werden.) Mit dieser kostbaren Beute tauchte ich unerwartet zu Hause auf. Dort unterrichtete meine Mutter einige Jugendliche in Englisch. Da es bis gegen Ende des Jahres 1945 noch keinen Schulunterricht gab, griffen bildungsbewusste Bürger zur Selbsthilfe. Bei ihr lernten nun drei Jungen im Alter von dreizehn bis vierzehn Jahren Englisch. Es waren das mein jüngerer Bruder, ein Sohn des entlassenen Landesschulrats der Stadt Bremen und des ebenfalls entlassenen Gartenbaudirektors (unter dem tat's meine gute Mutter nicht). Die Väter waren Parteimitglieder gewesen wie auch mein Vater, der im hessischen Butzbach umerzogen werden sollte.

Freudiger Empfang des jungen Seemanns! Die Jungen wollten natürlich gleich an die Bücklinge. Aber davor war erst die englische Literatur gesetzt! Ich wollte mich bildungsbewusst zeigen und dem Unterricht vom Sofa aus folgen. Bevor mich der lang entbehrte Schlaf



einholte, hörte ich noch das Gedicht von Longfellow, das mit den Worten „unto the farthest Hebrides“ endete.

Dieses Wort sollte mich später während meiner Fischdampferreisen begleiten, wenn wir durch den Pentland Firth fuhren und für mich die Hebriden nur zu ahnen waren. Aber diese Stimmung war immer da. In der klaren Luft des nördlichen Atlantiks wie eine Verheißung. Jahrzehnte später wurde mir dieses Gefühl durch die Musik Mendelssohn-Bartholdys wieder bewusst, der diese Inseln bereist und unter diesem Eindruck die Hebriden Ouvertüre komponiert hatte.

Die Shetlands sollten wir im Frühsommer noch einmal erleben. Zu der Zeit jagten die Logger lange vergeblich dem Hering hinterher. Er war schon eine Weile da gewesen, nur fing ihn aber niemand. Auch nicht im Süden. Der Alte wagte noch einmal den Weg nach Norden zu den Shetlands. Zu dieser Zeit sollte er eigentlich dort nicht mehr sein. Der Weg war offenbar vergeblich gewesen. Hier war der Hering auch nicht! Stattdessen sichteten wir den Dampflogger WOTAN, der auch den weiten Weg gewagt hatte. Bei diesem Schiff war der Mannlochdeckel des Dampfkessels gerissen. Er wurde von uns zum Hafen Lervik auf den Shetlands geschleppt. Die dortigen Behörden ließen das Schiff zur Reparatur zu. Nach einer kurzen Weile sollten wir wieder auslaufen. Der Einwanderungsinspektor machte vor dem Auslaufen den „body-count“ und siehe da, Wilfried fehlte! Niemand hatte ihn von Bord gehen sehen. Auch Gerd nicht, der mit den Schultern zuckte, als ich ihn forschend ansah. Da er so schnell nicht auffindbar war, wurde dem Schiff erlaubt, auszulaufen mit der Maßgabe, dass der Logger nach zwei Tagen wieder anlaufen sollte.

Der Alte fischte nun in der Nähe. Groß war der Erfolg nicht. Lediglich die Versorgung mit den morgendlichen Bratheringen war gesichert. Beim zweiten Anlaufen war Wilfried noch nicht wieder aufgetaucht. Der Alte wurde aufgefordert, selbst Nachforschungen anzustellen. Eine Auslaufgenehmigung gab es vorerst nicht. Wir waren ja immer noch der böse Feind!

Ich selbst machte mich bereit, richtig auszuschlafen. Das vereitelte der Kapitän, der mich aufforderte, mit ihm an Land zu gehen. Bei seinen Nachforschungen sollte ich ihn mit meinem mageren Englisch unterstützen. Der Hafen von Lervik bestand aus einer großen Bucht. An dieser lagen viele Heringsstationen. An denen machten während der Saison die dort üblichen Jolldampfer fest, die allmorgendlich hier ihren nächtlichen Fang löschten, der von vielen Mädchen und Frauen frisch gekehlt wurde. Auffällig fanden wir, dass es doch noch irgendwo in dieser Gegend Heringe geben müsste. Bei den Frauen der Stationen musste ich nun anfragen, ob sie Wilfried gesehen hätten. Der Alte hatte wohl einen entsprechenden Riecher. Die Antworten der Mädchen wurden mit viel Gelächter gegeben. Neben vielen ungewohnten Wörtern wurde mir die Aufforderung zuteil, doch auch bei ihnen zu bleiben, es würde bestimmt schön für beide Seiten werden. Nervös fragte der Alte, was sie geantwortet hätten. Ich sagte, dass ich nicht alles verstanden hätte, aber von Wilfried sei nicht die Rede gewesen. Das Gebaren der Frauen mit ihren frivolen Einladungen verwirrte mich. Nicht zuletzt, weil die Mädchen ein ungewohntes Aussehen hatten. Bis zur Brusthöhe war ihre Figur durch ihre Arbeitskleidung verhüllt. Oberhalb derer hatten sie meist geschminkte Gesichter. In ihren Mündern steckten oft lässig Zigaretten. Die Einladungen verschwieg ich dem Alten. Nach dem Besuch fast aller Stationen kehrten wir unverrichteter Dinge zum Schiff zurück.

Wieder wurde die Auslaufgenehmigung unter der Auflage des erneuten Anlaufens erteilt. Just beim Ablegen kam ein Polizist mit Wilfried im Gefolge. In der Tat war er bei einem der Fischmädchen eingekehrt. Kaum an Bord wollte ihm der gewalttätige Steuermann eine kräftige Abreibung verpassen. Der Alte verhinderte das mit dem Hinweis, dass das nachher seine Sache sein würde.



Auf dem vom Alten ausgesuchten Fischplatz musste Wilfried nach dem Aussetzen zum Alten kommen. Ich drückte mich derweil auf dem Achterdeck bei dem Boot herum, voller Neugier, was denn nun passieren würde. Nach einer längeren Zeit kam Wilfried heulend zum Vorschein. Der Alte hatte ihn nicht verprügelt, sondern moralisch fertig gemacht, wie er sagte. In dieser Nacht überraschte uns ein guter Fang von 170 Kantjes, die magische Zahl von zehn Last. Heringe von wunderbarer Qualität, die wir beinahe mit Genuss schlachteten. In der nächsten Nacht ebenfalls die gleiche Menge. So hatte Wilfrieds Ausflug ein segensreiches Ende gebracht und niemand regte sich mehr auf. Da wir vor der Flaute schon insgesamt mehr als 600 Kantjes gefangen hatten, konnten wir nun mit voller Ladung die Heimreise antreten.

Die Fangsaison dauerte insgesamt nicht so lange wie üblich, da wegen des langen Winters die Schiffe erst Anfang Juni ausgelaufen waren. Am 6. Dezember 1947 musterten wir allesamt ab und die Besatzung zerstreute sich in alle Winde. Wilfried und Gerd hatten mir anvertraut, dass sie ihren Plan, Internationale zu werden, in die Tat umsetzen wollten. Ich konnte das nicht richtig glauben. Sie wollten nach Le Havre trampen. Wie wollten sie denn von Deutschland aus über die Grüne Grenze nach Frankreich kommen? Dass der besonnene Gerd diesen Plan mit trug, verwunderte mich sehr. Ich selbst blieb über Weihnachten zu Hause. Anschließend musterte ich auf einem deutschen Schoner an. Eine seltene Chance, denn deutsche Handelsschiffe gab es damals nur sehr wenige.

Rechtzeitig zur neuen Fangsaison musterte ich dort ab, um mich wieder bei meinem Kapitän zu melden. Von Wilfried, den er auch gerne als Matrosen angenommen hätte, hatte er nichts gehört. Daher ging ich zu Wilfrieds Eltern, bei denen ich während unserer gemeinsamen Fahrzeit öfter gewesen war. Die berichteten mir besorgt von ihrem Sohn. Die beiden „Internationalen“ waren tatsächlich zur französischen Grenze getrampt. Beim Überqueren der Grenze wurden sie von den Beamten der dortigen Grenzbehörden geschnappt. Beide wurden getrennt voneinander verhört. Man kündigte ihnen eine längere Haftstrafe an. Sie könnten aber diese vermeiden, wenn sie sich freiwillig zur Fremdenlegion für fünf Jahre verpflichten würden. Wilfried, jedem Abenteuer zugetan, ging diese Verpflichtung ein. Gerd ging in den Knast und kam aber nach einigen Monaten wieder frei und konnte den Eltern Bericht erstatten.

Die folgenden Jahre verbrachte ich erst noch bei unserem alten Kapitän auf dem Heringslogger. Anschließend fuhr ich von Bremerhaven aus auf Fischdampfern nach der Küste Norwegens und hauptsächlich nach Island. Zwischendurch schaute ich während der nächsten Jahre immer wieder einmal bei Wilfrieds Eltern vorbei.

Während meines Besuchs der Steuermannschule ging ich wieder einmal zu seinen Eltern. Die weinende Mutter berichtete, während der Vater mit steinernem Gesicht zuhörte, dass vor kurzem die Nachricht vom Tode Wilfrieds gekommen sei. Er hatte vier Jahre in einem Ausbildungslager in Algerien gedient. Offenbar war er ausgesucht worden, die neuen Soldaten auszubilden. In Indochina tobte damals der Krieg zwischen der französischen Armee und den Vietcong. Im letzten Jahr seiner Verpflichtung war er doch noch nach Indochina gekommen. Kurz vor seiner vertraglich festgelegten Entlassung musste er in der Hölle von Dien Bien Phu sein Leben lassen.

Mehr als fünfzig Jahre später berichtete mir eine damalige Klassenkameradin von Wilfried. Drei Jahre nach ihrer Konfirmation hatte sie sich mit einem Architekturstudenten verlobt. Die beiden waren derzeit ein viel bewundertes Paar, das sehr modisch gekleidet war. Zu der Zeit außergewöhnlich. Wilfried war kurz vor seinem Abenteuer zu ihr gekommen und hatte ihr trotz ihrer Verlobung erklärt, dass er „wenn alles vorbei wäre“ und er zurückkäme, sie heiraten würde. Typisch für seine Gedankenwelt, in der er lebte.

## Dramatische Evakuierungsaktion vor Aden

Am 17. März 1986 wurden der Besatzung des MS MÜGGELSEE im Auftrage des Ministers für Verkehrswesen hohe staatliche Auszeichnungen überreicht. Das Besatzungskollektiv erhielt den Vaterländischen Verdienstorden in Silber, Crew-Mitglieder wurden mit der Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Gold (Kapitän Andreas Neuendorf), Silber (LTO Volker Schulz) und Bronze (Funkoffizier Hampe, I. TO Grüttner, Bootsmann Felgenträger, Koch Müller, Masch-Assistent Schmidt) geehrt. Weiteren Seeleuten wurde der Titel „Aktivist der sozialistischen Arbeit“ verliehen oder sie bekamen die Arthur-Becker-Medaille der FDJ überreicht. Was war passiert?

### Hohe Ehrung für „Müggelsee“-Besatzung

Auszeichnung verdienter Seeleute an Bord des Schiffes durch den  
1. Stellvertreter des Generaldirektors

Im Januar 1986 lief MS MÜGGELSEE mit einer ausschließlich für Südjemen bestimmten Ladung von Rostock via Aarhus – Hamburg – Antwerpen – Bunkerhafen Ceuta – Suez nach Aden. Das Schiff kam aus der Werft, hatte in Rostock angeladen und die Reise am 26. Dezember 1985 begonnen. In der Werft waren einige Bauteile der Hauptmaschine durch Substitute aus der DDR ersetzt worden, zum Beispiel sechs Kolben und Zylinderlaufbuchsen, um damit teure Westimporte abzulösen. Der Reiseauftrag beinhaltete ein bestimmtes Einfahrprogramm und nach dessen Beendigung eine Erprobung der Hauptmaschine mit einer Belastung von über 100% bis zu grenzwertigen Abgastemperaturen. Schon nach dem Auslaufen und Abgabe des Lotsen kam es zu Problemen an den Einspritzaggregaten der Hauptmaschine, sodass erwogen wurde, wieder in Rostock einzulaufen. Die Situation konnte aber durch das Maschinenpersonal unter der Leitung des LTO Volker Schulz nach zwei Stunden geklärt werden. Es sollte eine Geschwindigkeit von ca. 18 Knoten bei einem



Die Besatzung des MS MÜGGELSEE mit ihren Gästen nach der Auszeichnungsveranstaltung an Deck



Brennstoffverbrauch von über 30 Tonnen Schweröl/Tag ermöglicht werden. Dieses Unternehmen war zwar recht abenteuerlich, aber nicht der Grund der Auszeichnungen. Vielmehr war später in der Betriebszeitung VOLL VORAUS zu lesen: „Unter dem Kommando von Kapitän Andreas Neuendorf hatte sich die MÜGGELSEE erfolgreich an den Evakuierungsmaßnahmen aus der Volksdemokratischen Republik Jemen im Januar dieses Jahres beteiligt. Durch die außerordentliche Einsatzbereitschaft der Seeleute konnten 173 DDR-Bürger und 131 Ausländer, darunter Bürger der CSSR, der BRD, Jordaniens, Pakistans, aus Syrien, Indien, Sri Lanka, Irak und Algerien aus dem Gefahrengebiet evakuiert werden. Auf zwei Fahrten von Aden und anderen Küstenpunkten nach Djibouti erfolgte die Unterbringung, Verpflegung und teilweise medizinische Versorgung an Bord des eigentlich nur für 35 Personen ausgelegten Frachters.“

Tatsächlich fanden zwei Evakuierungen statt. Eine erste spontane von K. Beach nach Djibouti und eine zweite unter UNO-Koordination vom Wartegbiet Reede Little Aden – Al Kud nach Djibouti.

Am 14. Januar 1986 erhielt Kapitän Neuendorf im Roten Meer vom Kapitän des MS SCHWIELOWSEE Kenntnis vom Konflikt in Aden. Von der DSR wurden dem Kapitän erst am darauf folgenden Tag Informationen über die zu erwartende Lage in Aden übermittelt, zusammen mit der Weisung, die Besatzung darauf vorzubereiten und nach dem Erreichen der Reede Aden einen Lagebericht zu senden. Das wurde so ausgeführt.

Am 13. Januar 1986 war es in Südjemen, das sich wirtschaftlich dem damaligen sozialistischen Lager angenähert hatte, zum Bürgerkrieg gekommen, als der skrupellose und fast analphabetische Regierungschef Ali Nasir Muhammed den Vizepräsidenten des Landes töten und vier weitere Mitglieder des Politbüros durch seine Leibwächter „mit der Kalaschnikow abwählen“ ließ. Dieser Staatsstreich gelang nicht ganz. In den folgenden Auseinandersetzungen der verschiedenen aufeinander gehetzten Clans kamen mehrere tausend Menschen ums Leben. Ost und West bezichtigten sich je nach Interessenlage gegenseitig der Drahtzieherschaft. Es ist zu berücksichtigen, dass die politischen Einschätzungen von damals und heute nicht überein stimmen. Die seinerzeitige Propaganda folgte den Regeln des „Kalten Krieges“.

Bei Ankunft des Schiffes in Aden hatte der Bürgerkrieg seinen Höhepunkt erreicht. Ein paar hundert DDR-Bürger und auch Ausländer der unterschiedlichsten Nationalitäten waren



Hafeneinfahrt Aden

zwischen die Fronten geraten. Diese Redewendung, meist nur im übertragenen Sinne gebraucht, traf wortwörtlich zu. Angekommen auf Reede versorgte MS MÜGGELSEE Boote voller Flüchtlinge aus dem Hafen Aden mit Proviant und Wasser. Zugleich informierte sich das Schiff auf diesem Wege über die Situation an Land. Das Schiff kreuzte dicht unter der Küste, um die Lage weiter zu beobachten. Dies tat ebenfalls das sowjetische RoRo-Schiff SKULTUR GLUBKINA. Um weitere Informationen zu erhalten, wurde versucht, über Funk die DDR-Botschaft zu erreichen. Diese Bemühungen blieben erfolglos. So orientierte sich der Kapitän an den Manövern des sowjetischen RoRo-Schiffes, bis dieses die Evakuierung begann. Kapitän Neuendorf entschied aus der Situation heraus, die für die Menschen am Strand entstanden war, ohne Genehmigung vor K. Beach vor Anker zu gehen und mit der Evakuierung zu beginnen. Beim Anlauf wurde das Schiff beschossen und der Kapitän suchte einen besseren Ankerplatz, dicht am sowjetischen RoRo-Schiff. Den Beginn der Evakuierung teilte der Kapitän der DSR mit. Von dort bekam er erst am Folgetag die Akzeptanz. Während dieses Manövers ging auch etwas später HMY BRITANNIA, die Yacht der Queen, die zufällig in diesem Seegebiet unterwegs war, dicht an der Steuerbordseite des Schiffes vor Anker.



HMY BRITANNIA (re.)

Noch während des Ankerwerfens wurden die Boote der MÜGGELSEE klargemacht. Durch beide Rettungsboote mit je drei Mann Besatzung wurden etwa 180 Leute aller Nationalitäten vom Strand abgeholt. Aus der DDR waren es meist Frauen und Kinder, welche schon den ganzen Tag im Schutze von Palästinensern am Strand ausgehalten hatten. Bootsführer bei der Rettungsaktion waren im Boot 1 der I. NO Stremmel, im Boot 2 der II. NO Kindermann. Unmittelbar nach dem Ankermanöver hatte unter der Backbord-Gangway ein Rettungsboot des sowjetischen RoRo-Schiffes, besetzt mit Angehörigen der DDR-Botschaft, das Schiff erreicht. Diese mussten trotz des hohen Schwellen notgedrungen über die Gangway an Bord gebracht werden.

Danach wurden nur die eigenen Boote benutzt und die Hilfebedürftigen direkt mit Boot am Kran an Bord gebracht, wie oft in Afrika erprobt. Dieses Unterfangen war eine große Leistung der Kranführer und Anschläger. Es gab nicht die geringste Verletzung und keine beschädigten Rettungsmittel.



Während der laufenden Evakuierung wurde das Schiff mit Leuchtschurmunition beschossen. Diese ging aber vor dem Bug ins Wasser. Der Beschuss wurde durch eine kleine sowjetische Korvette gezielt unterbunden.

Nach Abschluss dieser ersten Aktion ging das Schiff auf Warteposition vor Aden, um Weisungen von der Reederei über einen Zielhafen zu erhalten. Am 18. Januar kam gegen 16 Uhr die Anweisung, Djibouti anzulaufen und die Evakuierten dort auszuschiffen. Einen Kontakt zur DDR-Botschaft gab es erst vor der zweiten Aktion. Während der Überfahrt versuchte der Koch, der Stewardbereich und Helferinnen aus den Reihen der evakuierten Frauen aus dem vorhandenen Proviant dem Geschmack aller Nationalitäten gerecht zu werden. Dies galt für beide Aktionen.

Vor Beginn der zweiten Evakuierung wurde zusätzlich Proviant von MS PRITZWALK übernommen. Die PRITZWALK war im Containerdienst Ostafrika incl. Djibouti eingesetzt. Kapitän Ziehn fragte an, ob er helfen könne. Auf Bitten des Kapitäns half er sofort und unkompliziert mit dem notwendigen zusätzlichen Proviant. Es gab noch andere DSR-Schiffe die sich auf Reedereiweisung meldeten, angeblich dicht an der MÜGGELSEE vorbeifuhren, nicht zu sehen, aber neugierig waren. Das einzige DSR-Schiff, welches wirklich Hilfe anbot, war das MS HALLE unter dem Kommando von Kapitän Fischer. Zu dem Zeitpunkt war aber bereits von MS PRITZWALK Proviant übernommen worden. Während der Überfahrt versorgte der Second einen hohen Palästinenserführer im Rollstuhl. In Absprache mit der Botschaft wurde vom Kapitän in Djibouti Notfallmaterial eingekauft, welches vor dem zweiten Einsatz an ein kleines sowjetisches Landungsboot übergeben wurde, z.B. Diesel für Notstromaggregate, Batterien, Taschenlampen, Kerzen, Desinfektionsmaterial, Notfallmedikamente etc.



Die zweite Evakuierung fand unter UNO-Mandat vor Little Aden, etwa 20 km von Aden entfernt, statt, an der die MÜGGELSEE nun offiziell mitwirkte. Das Schiff ging auf Warteposition vor Aden und es kam erstmalig ein Kontakt zur Botschaft der DDR zustande. Auf eine Bitte des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik hin beauftragte die Botschaft Kapitän Neuendorf, auch Bürger aus

dem NSW an Bord zu nehmen. Dieser Auftrag entbehrte im Kalten Krieg nicht der Delikatesse. Die Kontakte liefen über das AA in Bonn und das MfAA in Berlin. Ein entsprechender Anlaufplan wurde vereinbart. Es herrschte ruhiges und dunstiges Wetter mit geringem Wellengang. Es gelang, die unter der Obhut der DDR-Botschaft an den Strand gebrachten Ausländer in die Boote und sicher an Bord zu bringen. Zusätzlich erhielt der Kapitän die Order, noch die Mitglieder einer FDJ-Brigade, eines Bautrupps und eine Gruppe von Geologen gemeinsam mit ihren Angehörigen vor Al Kud, gut 30 Seemeilen von Aden entfernt, zu evakuieren. In der Nacht tastete sich die MÜGGELSEE an Al Kud heran.

Die Bergung vor Al Kud (Gouvernement Abyan) stand unter dem Schutz des Gouverneurs der Provinz und wurde von bewaffneten jemenitischen Kräften flankiert. Allerdings wurde die Bergung durch hohen Wellengang und eine Sandbank erschwert, die den Zugang zum Strand blockierte. Mit 400 Meter Jolittau wurde eine Verbindung zwischen den Rettungsbooten und einem W50-LKW am Strand hergestellt. An dem Tau konnten sich die Leute durch die



Brandung in das in der See dümpelnde Rettungsboot hangeln. Auch hier verlief die gesamte Aktion unter Leitung des I. Offiziers reibungslos.

Diese Rettungsaktion wurde offensichtlich von einem Schiff der DSR inkognito begleitet. Nachdem die MÜGGELSEE Kurs auf Al Kud genommen hatten, folgte bei Sicht um 3 bis 4 Seemeilen und nur im Radar gut erkennbar ein Fahrzeug mit angepasster Geschwindigkeit und immer so, dass man es optisch nicht erkennen konnte. Zeit besaß die Brücke nicht, um zu kontrollieren wer dem Schiff da folgte. Der Kapitän beschloss nach der Aktion Al Kud, der Sache auf den Grund zu gehen. „Nach der Aktion liefen wir direkt auf das Echo zu und stellten fest, es handelte sich um das DSR-Schiff SANGERHAUSEN. Wir grüßten seemannisch mit Typhon und Flagge, ohne telefonischen Kontakt gehabt zu haben. Vermutet hatte ich ein Kriegsschiff.“ Das war schon irgendwie sonderbar.

Zwei Tage später war der Spuk in Aden vorbei. Das Schiff konnte einlaufen, um seine Ladung zu löschen. Es handelte sich hauptsächlich um Rammpfähle für Dresdner Brückenbauer, die trotz der Kriegswirren tapfer an ihrem Platz ausgeharrt hatten. Sie wollten ihr Projekt „Brücke über die Mangroven-Sümpfe“ fertig stellen.

Nun konnte die Besatzung das arg demolierte Aden besichtigen. Die Stadt war ein einziger Schwerölsumpf, weil man im Eifer des Gefechts, wieder wortwörtlich gemeint, die Treibstoffbehälter in der Stadt zerschossen hatte. Der Ölhafen selbst blieb unversehrt. Die Häuser zeigten Schusslöcher, aber irgendwie hatten sich die Kriegsparteien miteinander arrangiert, nachdem der abgesetzte Ali Nasir mit 60.000 seiner Anhänger nach Nordjemen geflüchtet war.

Etwas dramatischer klingt die ganze Aktion in der Schilderung eines der geretteten Auslandskader, wie damals die Leute hießen, die geschäftlich außer Landes durften. Bauingenieur Günter Mosler, als Bauleiter in FDJ-Brigaden unter anderem auch in Sibirien, Vietnam und Mosambik tätig, berichtet anschaulich über die Rettung durch MS MÜGGELSEE.

Sein Einsatz im Jemen erfolgte auf der Grundlage der „Ordnung für die Entsendung von Beratern und Experten im Rahmen der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit der DDR mit ausgewählten Ländern Asiens, Afrikas, Lateinamerika und des arabischen Raumes“ vom 10. Juni 1981.

Er schildert die Vorgänge, wie sie ihm in Erinnerung geblieben sind:

Am 13. Januar 1986 reist meine Frau von Berlin-Schönefeld über Moskau kommend in Aden ein. Am Flughafen herrscht himmlische Ruhe, keine Menschen vor dem Terminal, Soldaten, die den Flughafen bewachen sollen, sitzen am Boden mit dem Rücken zur Wand, lassen den Kopf hängen und schlafen, die Kalaschnikow daneben. Es ist schwülwarm, unser Hemd klebt am Körper, schon am Morgen.

In der Abfertigungshalle befinden sich wenige Passagiere oder Wartende, auch hier zwei Soldaten schlafend am Boden. Wir stehen draußen, beobachten mit Spannung das Flugplatzgelände und plötzlich sind Flugzeugmotoren-Geräusche zu hören. Sekunden später setzt eine Iljuschin 62 der Aeroflot zur Landung an.

Unter den Passagieren erkenne ich meine Helene, wie sie mit Buffy, unserem Hund, zum Terminal schreitet. Minuten später ist Helene in meinen Armen. Buffy jault, möchte nicht benachteiligt werden. Meine Frau ist in einen Pelzmantel gehüllt, immerhin ist in Nordeuropa Winterszeit und in Moskau herrschen Temperaturen weit unter Null.

Wir fahren nach Zinjibar. Auch auf der durch Zinjibar hindurchführenden Fernverkehrsstraße Aden – Mukalla herrscht kein Betrieb. Nur Hühner, ein Hund, Ziegen und Schafe bewegen sich gemächlich auf der Fahrbahn. Eine schwarze Katze überquert von links nach rechts die Fahrbahn. Meine Frau sagt: „Ich bin abergläubisch, eine schwarze Katze, die eine Fahrbahn von links nach rechts überquert bringt Unglück.“



In unserem Domizil angekommen, fahre ich nach einer Stunde zu meinem Büro. Auf dem Weg dorthin fällt mir auf, dass unsere Kraftfahrer und andere Arbeitskräfte nicht in Arbeitsbekleidung herumlaufen, sondern in der Futah (Nationalbekleidung im Jemen, langer Rock mit Jackett oder Hemd darüber). Die meisten sind mit einer Kalaschnikow bewaffnet. Ich schaue dem gleichgültig zu.

„Vielleicht eine Militärübung, ähnlich wie bei uns betriebliche Kampfgruppenübungen,“ denke ich und gehe weiter.

Im Bürogebäude ein Hin und Her, auch hier Bewaffnete in Eile. Im Nebenzimmer steht die Tür weit offen, mehrere Jemenitinnen stehen zusammen wie ein gepresster Hühnerhaufen, reden laut und aufgeregt arabisch miteinander. Sekunden später stürzen alle Frauen aus ihrem Zimmer. Irgendetwas stimmt hier nicht. Die Jemeniten machen Feierabend und schicken mich nach Hause.

Dort kommt plötzlich ein Kollege aus seinem Bungalow gerannt und sagt: „Soeben hat die Deutsche Welle gemeldet, heute morgen wurde in Aden ein Attentat auf den Staatspräsidenten der VDR Jemen, Ali Nasser Mohammed, verübt. Es soll mehrere Tote geben.“

Jetzt wissen wir was los ist. Im Radio suche ich die Deutsche Welle und werde fündig. In den Nachrichten überschlagen sich die Meldungen über das Attentat, vom blutigen Staatsstreich, verübt durch die Regierungsführung. Mit Erstaunen fragen wir uns: „Auf wen wurde ein Attentat verübt?“

Die Deutsche Welle und andere Sender berichten von blutigen Kämpfen in Aden. Heftig wird gekämpft in den Stadtteilen Crater und Tawahi. Viele Tote und Verletzte sind zu beklagen. Ich sage zu Helene: „Noch gestern Abend habe ich im Stadtteil Crater im Freien Abendbrot gegessen, heute wird dort schwer gekämpft.“ Unsere jemenitischen Freunde halten sich mit konkreten Informationen zurück. „Es ist nicht schlimm, in Jemen kommt so was vor“, antworten die Gefragten

Ein sowjetischer Staatsbürger, Kulturberater in der Provinzregierung, der arabischen Sprache mächtig, bringt uns stets die neusten Radionachrichten aus dem arabischen Raum, auch die weniger erfreulichen.

Wir erfahren, dass der Staatspräsident Ali Nasser Mohammed seine linksgerichtete politische Opposition völlig ausschalten wollte. Er lud zu einer angeblichen Politbürositzung der Jemenitischen Sozialistischen Partei seine unliebsamsten Genossen ein, der Präsident selbst erschien nicht. Als die Oppositionellen erschienen und Platz nahmen, eröffnet einer seiner Adjutanten aus einer Maschinenpistole das Feuer. Dabei fanden Abdullah Fatah Ismail (Parteisekretär der JSP), Ali Antar (1. Stellvertreter des Staatspräsidenten), Saleh Mosleh (Minister der Verteidigung), Ali Schoe (Parteikontrollkommission) und viele andere den Tod. Die Lage ist sehr angespannt. Am Abend kommen positive Nachrichten, die Kampfhandlungen würden abflauen. Am nächsten Morgen erreichen uns gegenteilige Meldungen. Wir hören Geschütze donnern und Maschinengewehre rattern.

Schon über eine Woche lang sitzen wir im Ungewissen. In der Nacht werden wir wach von Geschütz- und Maschinengewehrsalven. Wenn am Indischen Ozean geschossen wird, schallt es sehr zu uns herüber.

Eines Abends erscheint ein unbekannter Sowjetbürger in jemenitischer Begleitung. Sie bieten uns die sofortige Flucht an. „Es sieht nicht gut aus, wir haben genügend Platz für euch im Auto. Im Hafen von Shukra liegt ein sowjetisches Schiff. An Bord sind Sowjetbürger und auch Ausländer, wir können euch evakuieren, ihr müsst schnell entscheiden.“

Nach kurzer Überlegung bedanke ich mich für das Angebot. Wir machen davon keinen Gebrauch und warten Weisungen von der DDR-Botschaft ab.

Am frühen Morgen des 23. Januar hört meine Frau Schritte vor unserem Bungalow, ein FDJler steht vor der Tür. Er ist auf Umwegen gekommen und sagt: „Ein Funkspruch von der Botschaft hat uns erreicht, ihr sollt jeder mit einem Gepäckstück zum nahe gelegenen Strand kommen, von dort aus werden wir mit dem MS MÜGGELSEE evakuiert.“

Schnell wird geordnet und gepackt, Helene hatte drei Flaschen 95%-Sprit aus der DDR mitgebracht. Diese verstecke ich im untersten Fach im Schlafzimmerschrank. Vielleicht kommen wir noch einmal zurück. Buffy ist nervös, erahnt etwas Ungutes, lässt sich nicht berühren. Dem Watchman lege ich ans Herz, unsere Kletterpflanzen um den Bungalow herum hin und wieder mal zu gießen.

Mit einem Geländewagen „Niwa“ fahren wir in Begleitung bewaffneter Jemeniten zum Strand, wo FDJler mit Frauen und Kindern schon warten. Auf den Straßen herrscht ein Durcheinander, Frauen, Kinder, Männer, viele davon bewaffnet, rennen hin und her, Schüsse sind nicht zu hören.

Der Strand wird von bewaffneten Zivilisten bewacht, der Gouverneur der Provinz Abyan ist auch in Begleitung von Bodyguards anwesend.

Der Verdacht liege nahe, äthiopische Streitkräfte könnten vom Wasser her in den Konflikt eingreifen, ist zu hören.

W-50 LKW der FDJ-Brigade stehen am Strand. Wir warten und warten, kein Schiff ist zu sehen. Es vergehen Minuten, Stunden. Plötzlich ein Aufschrei: „Schaut hin, im Wasser bewegen sich zwei rötliche Punkte und wenn man genauer hinschaut, dann sind in der Ferne die Umriss eines Schiffes zu erkennen.“

Ab sofort wird nur aufs Wasser geschaut, Wellen schlagen, neblig ist es auch. Der Nebel hindert die Sicht zum Schiff. Manchmal kommen Zweifel auf, ob das tatsächlich unser Schiff, die MÜGGELSEE, ist.



Aber die Punkte auf dem Wasser kommen näher, sie müssen von unserem Schiff sein.

Jetzt bewegt sich nur einer der Punkte auf uns zu, der sich als Boot erkennen lässt.

Das Meer ist unruhig, Wellen schlagen, die Spannung wächst, das Boot kommt immer näher, aber die Flut auch. Die Besatzung gibt sich zu erkennen. Das Boot kann nicht bis an den Strand kommen, die Sandbank

ist zu hoch, es bleibt liegen. Die Matrosen sehen die LKW und schlagen vor, ein Seil zu spannen und das Boot mit einem W-50 soweit wie möglich zum Ufer heranzuziehen.

Der W-50 gibt alle seine Kräfte, die Hinterräder paddeln sich tief in den Sand hinein, die Bereifung leidet, das Boot hat die größtmögliche Nähe zum Ufer erreicht.

Wir verabschieden uns vom Gouverneur und von den bewaffneten Kräften und schreiten der Reihe nach auf der weichen Sandbank, bis an den Brustkasten und Hals im Wasser, zum Boot. Das Seil zwischen Boot und W-50 ist gespannt, es unterstützt den Gang im Wasser bis zum Boot.

Erst Frauen und Kinder, manche müssen hoch getragen und in das Boot gehievt werden. Matrosen stehen im Boot und FDJler vor dem Boot im Wasser und helfen den Flüchtlingen hineinzuschlüpfen.





Auf dem Weg zum Rettungsboot vom Strand Zinjibar / Abyan (1986)

Meine Frau hat Schwierigkeiten, das Boot zu erreichen, sie muss mit der linken Hand die schwere Buffy hochhalten, vor dem Ertrinken schützen, mit der rechten Hand das gespannte Seil festhalten.

Beim Hineinschlüpfen ins Boot und beim Retten unserer Buffy half ihr ein älterer Matrose. Zuletzt gehen die Männer. Hans und ich tragen unsere Koffer auf der Schulter, der Wasserspiegel steigt, die Flut kommt näher, vor dem Boot neigt sich der hintere Teil meines Koffers zum Wasser und nimmt Nässe auf, die Matrosen helfen uns ins Boot zu klettern.

Zum Glück hat sich Helene gegen Seekrankheit mit Tabletten abgesichert und auch Raschkes und mich mit diesen Tabletten gegen Schwindelanfälle, Übelkeit und Erbrechen noch am Ufer rechtzeitig versorgt.

Wir sind alle im Boot, ein Matrose lässt den Motor an, eine gewaltige Abgaswolke überfällt uns, der Wind kommt von hinten, Atemnot unter uns Flüchtlingen macht sich bemerkbar, Kinder husten, Tränen rollen. Langsam und vorsichtig bewegen wir uns vom Ufer weg.

Uns Flüchtlingen wird schnell klar, unser Gefährt ist ein nur halb überdachtes Rettungsboot mit vielen Menschen an Bord. Ob das gut geht? Das Handelsschiff mit dem Namen MÜGGELSEE ist weit entfernt.

Wir haben Pech, der Wind bläst die stinkigen Abgase ununterbrochen in das Boot hinein, die Lunge hat zu tun, das Husten hört nicht auf.

Die Wellen werden immer höher, unser Boot wird zu einer Achterbahn, hoch und tief, hoch und tief, Wasser schwappt ins Boot hinein. Wir sind weit vom Ufer entfernt und bis zum Schiff ist es auch noch weit.

Das Erbrechen unter den Flüchtlingen nimmt zu. Es sind Laute, die den Anschein haben, als explodierte der Körper. Kinder und Frauen weinen, manche schreien, keiner ist auf diese Höllenfahrt vorbereitet.

Helene hält sich tapfer, obwohl ihr Gesicht kreidebleich ist. Ich fühle mich elend, ich ertrage keine Karussellfahrten, keine Achterbahn, seit meiner Kindheit. Die Tabletten halten uns am Leben, aber wie lange noch? Buffy liegt in der Tasche, zittert und ist nass.

Erbrechen und Abgase vermischen sich, es stinkt erbärmlich. Wer nicht erbricht, schaut apathisch vor sich hin. Die Matrosen trösten uns, wir haben das Schiff bald erreicht.

Das Ufer ist nicht mehr in Sichtweite, das Schiff kommt näher und wird immer größer, noch sind es etwa 500 Meter bis dort hin.

Jetzt macht sich Erstaunen breit, wie kommen wir hier hoch? Vor uns ein Koloss, eine Seilleiter hängt an der Außenwand des Schiffes.

Erschöpft sitzen wir im Boot vor dem riesigen Schiff. Jemand fragt:

„Wie sollen wir bloß da hochkommen ...“ Einer antwortet: „... auf dieser Leiter ...“ Plötzlich herrscht

Stille, unser Boot wird vom Schiffs- kran auf das oberste Deck gehievt.

Zuerst steigen Kinder, dann Frauen

aus dem Boot. Es dauert bis die Männer an der Reihe sind, das Boot zu verlassen. Frauen und Kinder werden auf die Kabinen verteilt.

Jetzt darf ich das Deck betreten, der Koffer ist schwer, durchnässt ist der Inhalt, der vorwiegend aus Textilien besteht. Wo ist meine Frau mit Buffy? Ich schaue hin und her und weiß nicht wohin. Ich frage einen Matrosen, den zweiten und dritten. Immer kommt die Antwort: „Ich weiß nicht, hier ist ein Durcheinander, du musst suchen ...“ Meinen schweren Koffer stelle ich ab, gehe den schmalen Gang entlang. Am Boden sitzen und liegen Ausländer, dem Aussehen nach Araber und Inder.

Ein Matrose in Kochkleidung kommt mir entgegen. Ich frage: „Hast du eine Frau mit einem weißen Pudel gesehen?“ Er antwortet: „Ja, sie ist in meiner Kabine, sie hat mich gebeten, nach dir zu schauen.“

Buffy jault, springt mich sofort an, Helene ist aus der nassen Kleidung heraus und vom Kochmatrosen trocken eingekleidet worden. Ich fand das toll.

Minuten später kommt unser Gastgeber und bringt deftige Verpflegung aus der Küche. Der Koch entschuldigt sich, hat Nachtschicht und legt sich in seine Koje zum Schlaf.

Wir gehen zum offenen Deck, unser Schiff ist schon längst weit auf hoher See, aber wohin es geht, weiß keiner.

An Deck begegnen wir unseren FDJlern, Renate und Hans Raschke, aber auch Mitarbeitern der DDR-Botschaft, DDR-Spezialisten oder Beratern, die in Aden und Umgebung beschäftigt sind.

Wir rätseln, wohin die Reise geht. Unser Schiff bewegt sich in Richtung Süden, das wäre Somalia oder Äthiopien. Die Matrosen zucken mit der Schulter: „Wir wissen nicht wohin, wir warten auf eine Antwort vom Krisenstab in Berlin.“

Das Rätselraten geht weiter, die See ist still, weit und breit ist kein Schiff zu sehen, die Sonne strahlt, der Himmel ist blau. Plötzlich erklingt eine Nachricht aus dem Lautsprecher: „Wir nehmen Kurs auf Djibouti.“ Keiner hat an das kleine Land gedacht.

Schon werden Informationen über Djibouti von unseren Leuten durchgestellt. „Djibouti ist ein kleines Land, ein hineingepresster Punkt zwischen Somalia und Äthiopien. Obwohl das Land am 27. Juni 1977 unabhängig wurde, unterhält die französische Armee aufgrund der strategisch wichtigen Lage Militärstützpunkte und sichert sich weiterhin die Vorherrschaft über die Wirtschaft und Finanzen.“

Wir verlassen das Deck und gehen zur Kabine. Auf dem Weg dorthin begegne ich einem Matrosen mit einem Bier in der Hand.



Günter Mosler (vorn), seine Frau Helene mit „Buffy“ und Renate Raschke (re.) an Bord von MS MÜGELSEE (1986)

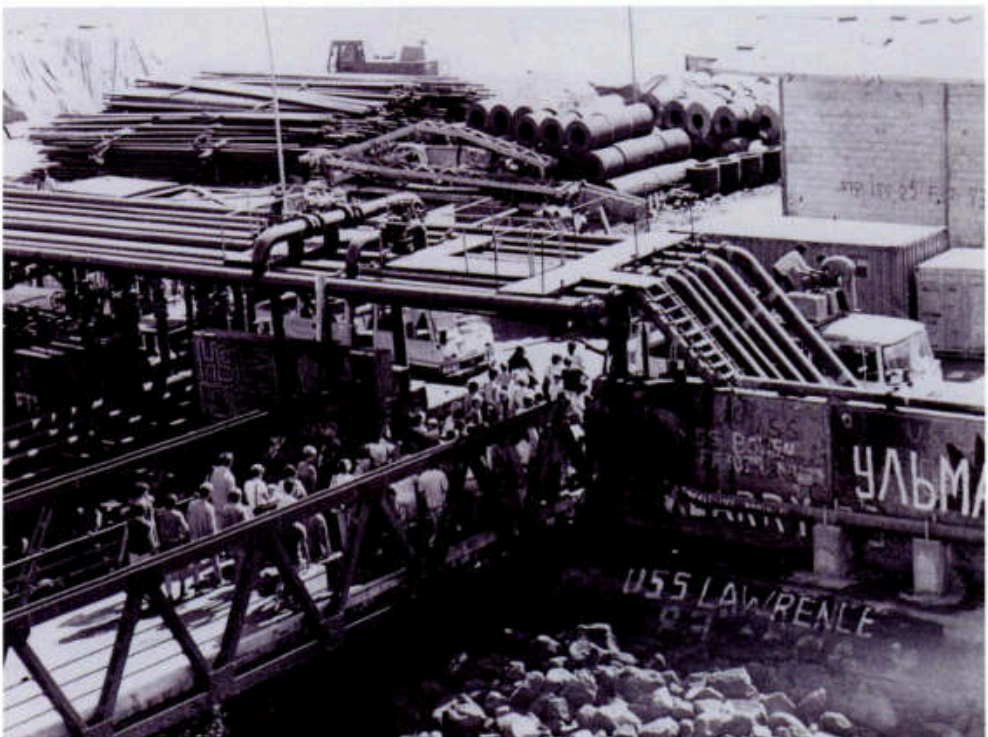
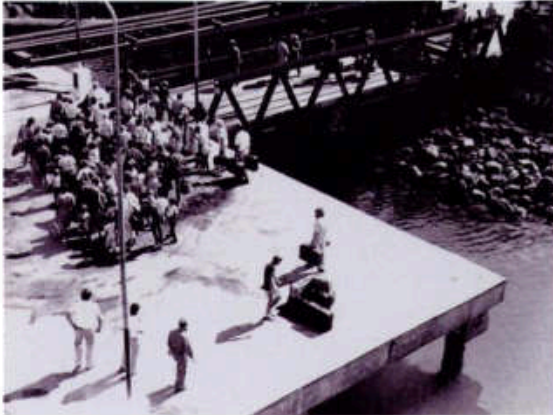


Helene geht weiter, ich spreche ihn an und bitte ihn, mir ein Bier zu verkaufen, für einen Dollar, mehr habe ich nicht. „Kumpel warte, ich komme gleich.“ Sekunden später bekomme ich ein Bier in die Hand gedrückt mit der Bemerkung: „Behalte deinen Dollar und komme hinter mir her.“

Er führt mich in den Küchenraum, hier sitzen schon mehrere DDR-Leute und Matrosen vor einer großen Schüssel mit marinierten Heringen und Brot, jeder hält ein Bier in der Hand, ein Matrose reicht mir ein gut gefülltes Glas mit Whisky zur Begrüßung. Das ist eine tolle Schiffsfahrt!

Nach kurzer Unterhaltung will ich mich verabschieden und zu meiner Frau gehen. „Nein, du bleibst hier, wir holen deine Frau“, ist die Antwort. Helene kommt mit Buffy herein und

sagt zu Begrüßung: „Ihr lebt hier wie Gott in Frankreich ...“ und bekommt ein Glas Whisky. Buffy steht im Mittelpunkt und wird auch gut versorgt. Helene erzählt, der Matrose, der mir und Buffy geholfen hat ins Boot zu steigen, ist der 1. Offizier, er hat die Bootsaktion geleitet. Er war bei uns in der Kabine und wollte Buffy sehen. Er sagte, sollten wir in Djibouti Probleme mit Buffy kriegen, wäre er bereit, ihn nach Rostock mitzunehmen und wir könnten Buffy dort abholen. Das ist ein tolles Angebot!



Die Evakuierten nach Verlassen von MS MÜGGELSEE im Hafen von Djibouti

# Dank an „Müggelsee“-Besatzung

Der Minister für Auswärtige Angelegenheiten der DDR, Oskar Fischer, richtete an den Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, ein Schreiben, indem es u. a. heißt:

„Mit hohem persönlichen Engagement und unter zum Teil sehr schwierigen Bedingungen haben der Kapitän und die Besatzung des MS ‚Müggelsee‘ im Raum Aden und vor der Küste des Bezirkes Abyan viele DDR-

Bürger, vor allem Frauen und Kinder, sowie eine große Anzahl Bürger anderer Staaten evakuiert und sie wohlbehalten nach Djibouti gebracht.

Ich möchte mich für die gute und kameradschaftliche Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Verkehrswesen bedanken und Sie bitten, diesen Dank an alle Beteiligten weiterzuleiten.“

**Oskar Fischer**

Es ist Nacht, alles deutet darauf hin, wir sind beim Einlaufen in den Hafen von Djibouti. Das Schiff hält kurz, fährt weiter, Sirenen heulen, wir verlassen unseren angenehmen Küchenraum und gehen zum offenen Deck. Wir sind im Hafen von Djibouti.

An Land warten Vertreter internationaler Hilfsorganisationen, darunter auch Vertreter der DDR-Botschaft und der Interflug, Busse, Landrover, Jeeps, Pkw.

Zuerst dürfen die Europäer von Bord gehen. DDR-Vertreter dirigieren uns zu den Kraftfahrzeugen. Es ist ein sternenklarer Himmel, obwohl späte Nacht, ist es schwülwarm, wie in einer Sauna.

Unsere Autokolonne bewegt sich in Richtung Flughafen. Dort wartet eine Interflugmaschine auf uns.

Wir fahren durch ein hell beleuchtetes Stadtviertel, an Gebäuden mit Aufschriften wie „Casino“ vorüber, davor Pkw, Jeeps, aber auch Polizei oder Militärs in französischer Uniform, an der Mütze erkennbar.

Wir sind am hell beleuchteten Flughafen von Djibouti angekommen. Minuten später besteigen wir in kurzen Hemden, manche in kurzen Hosen oder noch nasser Bekleidung die Il-62 Richtung Heimat.

Soweit der Bericht von Günter Mosler.

Die Besatzung des MS MÜGGELSEE hatte sich auf dieser Reise gut geschlagen, obwohl sie zu 80 Prozent aus so genannten Springern (Weihnachts- und Silvesterbesatzung) bestand, einschließlich des Kapitäns, und eine nicht gerade lukrative Reise machen durfte. Sie hatte an der bis dahin größten Seeevakuierung nach dem Zweiten Weltkrieg, und der einzigen an der an deutsches Schiff beteiligt war, teilgenommen. Doch wir schrieben das Jahr 1986 mit allen daraus entstehenden Konsequenzen.

Hans J. Wendler, später Passagier auf dem Containerschiff MSC FLAMINIA unter Führung von Kapitän Neuendorf, schrieb zum 30-jährigen Jubiläum der Ereignisse im Berliner TAGESSPIEGEL: „Mit 74 DDR-Bürgern und 70 Geretteten aus weiteren neun Staaten – der Tschechoslowakei, Westdeutschland, Pakistan, Jordanien, Syrien, Sri Lanka, Indien, Algerien und dem Irak – pendelt die MÜGGELSEE erneut nach Dschibuti. Als sie dort am 24. Januar ankommt, hat der Frachter insgesamt etwa 300 Menschen gerettet – doch nicht alle sind zufrieden.

Einer der im Jemen tätigen DDR-Professoren beschwört den Kalten Krieg. Kaum an Bord, erinnert der Genosse Professor den Genossen Kapitän daran, dass auch ‚Bürger aus dem NSW‘ an Bord seien, im Klartext: Deutsche aus dem Nicht-Sozialistischen Wirtschaftsgebiet. Von denen möchte er sich distanzieren. Neuendorf reagiert kühl. Er weiß, dass viele





Kapitän Andreas Neuendorf bei Entgegennahme der Auszeichnung (aus „Voll Voraus“, 1986)

DDR-Bürger offiziell zur Berichterstattung über Westkontakte verpflichtet sind. Innerlich aber ist er empört.

Als die MÜGGELSEE Mitte März 1986 nach Rostock zurückkehrt, werden der Besatzung zunächst hohe Ehrungen zuteil. (...) Doch schnell weicht der Stolz auf die ‚Helden von Aden‘ der Skepsis gegenüber dem ganzen Unternehmen. Dass der Generalsekretär der Jemenitischen Sozialistischen Partei, ein enger Freund Honeckers, durch einen Putsch von Parteifreunden aus dem Amt gejagt wurde, passt nicht in das Bild eines Sozialismus, der doch für eine solidarische Gesellschaft stehen soll. Auch eine erfolgreiche Evakuierung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der DDR der politische Kontext eher peinlich ist.

Ein blutiger Bürgerkrieg zwischen

sozialistischen Gruppen? Eine Gemeinschaftsaktion von West und Ost zur Rettung von Ausländern ohne Ansehen von Blockzugehörigkeit? Das kann und darf nicht sein.“

Kapitän Neuendorf wird bald darauf die Weigerung, mit der Staatssicherheit enger zusammenzuarbeiten, zum Verhängnis. Er darf nicht mehr zur See fahren.

Weiter schrieb Wendler: „Mit dem Kapitän wird die ganze Aktion faktisch aus der Geschichte gestrichen. Die Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow, an der die DDR bis 1990 ihre zivilen Schiffsoffiziere ausbildet, hat den Ablauf der Evakuierung nie ausgewertet. Sie war keine ‚sozialistische Tat‘, sagt Kapitän Neuendorf. Er klingt ein wenig bitter.

Am Beginn der von Gorbatschow initiierten letzten Phase der Entspannung demonstriert sie ein neues Zusammenwirken von Ost und West, von den drei Globalmächten Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich, die mit ihren Schiffen insgesamt 5000 Ausländer retten, aber auch im Krisenmanagement zwischen den beiden deutschen Staaten, das durchaus schon wie ein Vorbote des Wandels von der Konfrontation zur Kooperation erscheint. Die BRITANNIA evakuiert Ostdeutsche, die MÜGGELSEE Westdeutsche, alle Rettungsschiffe nehmen Menschen ungeachtet ihrer politischen Zugehörigkeit an Bord. Angesichts des Bürgerkriegs im Jemen rücken Ost und West erstmals zusammen.

Kapitän Neuendorf kann erst nach der Wiedervereinigung der deutschen Staaten wieder zur See fahren. Als Kapitän der Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft in Buxtehude führte er weit größere Frachtschiffe als die MÜGGELSEE über die Ozeane der Welt. An Evakuierungen brauchte er sich jedoch nicht mehr zu beteiligen.“

## Die Deutsche Seereederei in Wort und Bild

Wer sich mit der Geschichte der deutschen Handelsflotte privat oder aus anderen Gründen befasst, kommt in der Regel an den zahlreichen Büchern aus dem Verlag Gerd Uwe Detlefsen in Bad Segeberg nicht vorbei. Auch mancher ehemalige DSR-Seemann entdeckte im Band 23 aus der dort verlegten Reihe *Deutsche Reedereien* ein interessantes Nachschlagewerk über die Entwicklung seines Unternehmens. Als ich von der Redaktion der BORDGESCHICHTEN Anfang Februar 2015 um ein Wort rund um die Entstehungsgeschichte dieses Bandes gebeten wurde, sagte ich spontan „ja“.

Es ist in der Tat spannend nachzuvollziehen, wie es zu diesem voluminösen Werk gekommen ist. Der Initiator dazu war nicht ich, sondern mein guter Freund Eilhart Buttkus aus Hameln. Kurz nach der Wende überraschte er mich mit seinem Plan, die Handelsflotte der nun ehemaligen DDR in einem Buch vorzustellen. Er und auch ich nahmen an, dass viele westdeutsche Schifffahrtsfreunde die imposante Flotte der DDR kennen lernen wollten. Das stellte sich dann schnell als Irrtum heraus. Das im April 1992 in meinem Verlag erschienene Buch *Deutsche Seereederei – Schifffahrt unter Hammer und Zirkel* war zwar sehr schnell verkauft, aber vornehmlich an Käufer in den neuen Bundesländern, nämlich an noch aktive und ehemalige Seeleute der Deutschen Seereederei Rostock (DSR).

Eilhart war übrigens von seinem Vorhaben so überzeugt, dass er bereit war, die nicht unerheblichen Produktions- und Druckkosten aus eigener Tasche vorzufinanzieren. Zudem ging er das Risiko ein, einen Teil des eingesetzten Geldes zu verlieren, wenn sich das geplante DSR-Buch nicht im erhofften Umfang verkaufen würde.

Bei den Recherchen für dieses Buch erhielt Eilhart Buttkus keine nennenswerte Hilfe aus den neuen Bundesländern, im Gegenteil, die Ablehnung war geradezu eisig. Das Misstrauen gegenüber dem „Wessi“ war wohl zu groß. Die ohne Ost-Unterstützung realisierte Reederei-Chronik hielt der Kritik jedoch stand. Die Sachfehler-Quote war gering und das Buch repräsentierte umfassend den damaligen Wissenstand. Eilharts Buch entstand übrigens unter enormem Zeitdruck. Es geisterten nämlich die Pläne von etlichen Konkurrenzprojekten durch den Raum, und Eilhart entwickelte den Ehrgeiz, unbedingt die Nummer Eins zu sein. Ich als sein Verleger unterstützte ihn dabei bedingungslos. Es ist schon aus verkaufstechnischen Gründen unschön, dem Wettbewerb hinterherzulaufen. Dabei kam es dann zu kuriosen Begebenheiten, indem Eilhart zum Beispiel wegen des immensen Termindrucks seine Lebensgefährtin Ruth Frank per Zug von Hameln nach Bad Segeberg schickte, um ein Manuskript abzugeben – das Internet gab es damals noch nicht. Sie konnte nicht einmal eine Tasse Kaffee in Bad Segeberg trinken. Sie musste sofort die Heimreise antreten, um noch am selben Abend wieder zurückkehren zu können.



Eilhart Buttkus

Wir haben es geschafft, *Deutsche Seereederei – Schifffahrt unter Hammer und Zirkel* erschien als erstes Buch zu diesem Thema. Auch die überarbeitete, im Frühsommer 1996 erschienene 2. Auflage mit dem veränderten Titel *Deutsche Seereederei – von der Staatsflotte zur privaten Holding* blieb bis heute ohne Konkurrenz. Das gilt auch für mein Buch *Deutsche Reedereien Band 23*, das im Grunde die 3. Auflage des Buttkus-Werkes ist.



Bei der Arbeit zur 2. Auflage konnte sich Eilhart Buttkus dann vielfältiger Hilfe aus den neuen Bundesländern erfreuen, die Namen der Helfer finden sich im Vorwort von *Deutsche Seereederei – von der Staatsflotte zur privaten Holding*. Er hatte nun bewiesen, dass auch ein Westdeutscher kompetent über ein Ostthema schreiben konnte. Die „Informationsblockade“ war – wie wenige Jahre zuvor der „Eiserne Vorhang“ – praktisch über Nacht verschwunden. Allerdings gab es kurz vor der Drucklegung dann doch eine ebenso unangenehme wie überraschende Absage auf einem ganz anderen Sektor. Ein Hamburger Fachbuchhändler und ein privater Fotograf aus Schleswig-Holstein zogen die Genehmigungen für den Abdruck ihrer Bilder zurück. Beide begründeten dies mit dem Hinweis auf eigene Arbeiten zu diesem Thema, die jedoch nie erschienen.

Bei einer Kaffeerunde in Cuxhaven brüteten Eilhart und ich noch über das Fiasko und dessen Folgen, als Peter Voß aus Bremerhaven erschien und spontan seine Hilfe anbot. Er konnte viele Lücken mit seinen hervorragenden Schwarz-Weiß-Aufnahmen füllen und brachte uns – was fast noch viel wichtiger war – wieder in Schwung. Im Nachhinein erwies sich der Entzug der Veröffentlichungserlaubnis für so viele Fotos sogar als Segen. Damit wurden wir zu einer umfassenden Neuillustrierung der DSR-Chronik gezwungen.

Auch dieses Buch fand wieder deutlich mehr Nachfrage im östlichen als im westlichen Teil Deutschlands. Es dauerte ebenfalls nicht lange, bis auch dieser Band ausverkauft war. Dies ist um so bemerkenswerter, weil ich mit den bescheidenen Möglichkeiten meines Nischenverlages die überwiegende Zielgruppe des DSR-Buches gar nicht erreicht habe. Für den Vertrieb meiner „West-Schiffahrtbücher“ für die „West-Schiffahrtfreunde und Berufskunden“ war ich bestens gerüstet: Mit einer umfangreichen Kartei potentieller Kunden und guten Kontakten zu den zwar nicht sehr zahlreichen, dafür aber umsatzstarken Fachbuchhandlungen an den Küsten und im Binnenland. Im Osten kannte ich nur eine Fachbuchhandlung, die von Holger Strauss in Warnemünde. Die DSR-Seeleute waren über die ganze ehemalige Republik verstreut und ich hatte nicht eine von deren Adressen. Die Buchhändler in den neuen Bundesländern waren damals noch fast alle selbstständige Unternehmer, die Filialisten kamen erst später. Ich wusste nicht, welche von den vielen Adressen im Buchhändlerverzeichnis die geeigneten Ansprechpartner waren. In den Küstenorten sprach ich der Einfachheit halber alle an – mit sehr mäßigem Erfolg. Die Buchhändler wagten es einfach nicht, sich ein oder sogar mehrere Bücher für 69,80 DM (1. Auflage) bzw. 88 DM (2. Auflage) in der Hoffnung auf geneigte Kundschaft ins Regal zu stellen. So machte Holger Strauss vom Alten Strom in Warnemünde den Reibach. Er verkaufte mehrere hundert Bücher, denn seine Adresse kannte fast jeder DSR-Seemann.

Auch Eilharts zweites DSR-Buch war also relativ schnell verkauft. Kein anderer vergriffener Titel meines Verlages wurde mehr nachgefragt als dieses Buch.

Eilhart galt nun als der „DSR-Experte“. Viele Fahrensleute und auch landfeste Schiffahrtfreunde teilten ihm Berichtigungen zu den wenigen Fehlern und vor allem ergänzende Informationen mit.

Es gingen einige Jahre ins Land, ohne dass das Interesse der Seeleute oder von uns – Eilhart hatte mich inzwischen mit dem DSR-Virus angesteckt – abgeklungen wäre. So reifte dann langsam der Entschluss, eine 3. Auflage im Rahmen meiner seit 1994 laufenden Serie *Deutsche Reedereien* zu produzieren. Mittlerweile war das Interesse an dieser Reederei auch im Westen stark gewachsen. Das lag vielleicht auch daran, dass die DSR 1992 von der westdeutschen Reederei F. Laeisz übernommen worden war.

Aus einem früher eher losen Kontakt hatte sich eine feste Freundschaft zwischen mir und Wolfgang Kramer aus Rostock entwickelt. Er verfügte nicht nur über beste Kontakte in der

maritimen Szene Mecklenburg-Vorpommerns, er besaß selbst auch tief gehende Kenntnisse und konnte Unbedeutendes von Wichtigem unterscheiden.

Ein ganz neues Buch über die DSR „so nebenbei“ zu schreiben, traute sich Eilhart aufgrund seiner Lehrertätigkeit nicht zu, er hatte außerdem sein Ziel, die DSR-Chronik zu veröffentlichen, erreicht.

So bildeten Eilhart, Wolfgang und ich dann eine Autorengemeinschaft, die den späteren Band 23 der *Deutsche Reedereien* auf Basis des Buches *Deutsche Seereederei – von der Staatsflotte zur privaten Holding* zusammen verfasste.

Es entstand ein völlig neues Werk mit erheblich vertieftem Textteil, komplett überarbeiteter und aktualisierter Schiffsliste und völlig neuer Illustrierung. Nur ganz wenige Fotos aus den Vorgängerbänden wurden erneut eingesetzt. Sehr viele neue Fotos wurden ausgewählt und verwendet. In diesem

Zusammenhang verdient vor allem der Schiffbau-Ingenieur Wolfgang Strobel besonderen Dank. Er lud Wolfgang und mich auf sein Altenteil in Wolgast ein und ließ uns aus seiner ebenso erstklassigen wie umfangreichen Fotosammlung aussuchen und mitnehmen, was immer wir begehrten. Dazu kamen viele tolle



Der Autor mit den Bänden „Deutsche Reedereien“

Bilder anderer Fotografen, sodass der Band 23 auch für diejenigen interessant war, die einen oder beide Vorgängerbände bereits besaßen.

Die Tatsache, dass das DSR-Archiv und andere Quellen nun keine Staatsgeheimnisse mehr waren, kam der Informationsqualität des neuen DSR-Buches sehr zugute. Wir konnten nun zum Beispiel von der Umrüstung der Roll-on-Roll-off-Frachter AUERSBERG und KAHLEBERG zu Panzertransportern oder den zahlreichen nicht realisierten Neubau-Projekten der DSR berichten.

Ausstattung und Format blieb für alle drei Bände gleich, aber der Umfang stieg von 174 über 190 auf 352 Seiten! Auch weil der Band 23 mit 1750 Exemplaren der auflagenstärkste Band der *Deutsche Reedereien* und auch in der Gesamtliste der von mir verfassten Bücher (immerhin rund 250) ist, nimmt er einen vorderen Platz ein. Etwa die Hälfte





der per Hand nummerierten 1750 Bücher des Bandes 23 ging an Stammkunden, für die andere Hälfte erhoffte ich starkes Interesse bei den Seeleuten. Allerdings war ich aufgrund der kleinen Auflage, über die sich die namhaften Publikumsverlage totlachen würden, nicht in der Lage, meinen Band 23 zu „Weltbild“-Preisen anzubieten.

Deshalb leerte sich mein entsprechendes Lager nicht wie erwartet. In froher Hoffnung, mein Buch sozusagen im Zentrum der DSR-Seeleute absetzen zu können, nahm ich die Einladung, zu einem der Treffen des DSR-Seeleute e.V. im Frühsommer 2005 in Reinsberg zu kommen, dankbar an, um dort mein Buch persönlich anzubieten. Leider erwirtschaftete ich nicht einmal die Benzinkosten für die Fahrt dorthin. Unzählige Interessenten blättern in den Büchern, aber als ich auf Nachfrage den Preis mit 110 Euro



Gerd-Uwe Detlefsen und Eilhard Buttkus

nannte, wich bei den meisten die Freundlichkeit aus dem Gesicht. Gegen 18 Uhr brach ich meine Verkaufsveranstaltung ab, schleppte die Buchkartons wieder ins Auto und nahm frustriert Kurs auf die Heimat. Gut ein Jahr später entwickelte der Absatz von Band 23 eine von mir nicht erklärbare Eigendynamik und irgendwann waren alle Exemplare verkauft. Es hat wohl länger gedauert, als von mir angenommen, bis alle potentiellen Käufer Kenntnis von dem Buch bekamen. Er ist immer noch der am meisten gefragteste Band aus der Rubrik „Ausverkauft“ meines Verlages. Dennoch rechtfertigte die Nachfrage zu keinem Zeitpunkt eine Nachauflage, die dann die vierte gewesen wäre. Im übrigen habe ich das durch die „Nummerierung einer einmaligen Auflage“ auf Seite 3 des Buches auch ausgeschlossen. Mit der Veröffentlichung des Doppelbandes 47/48 (Hapag-Lloyd) meiner *Deutsche Reedereien* im Sommer 2014 habe ich meine Schreib- und Verlagstätigkeit aus verschiedenen Gründen eingestellt.

Bleibt festzustellen, dass sich alle Käufer des Bandes 23 der *Deutsche Reedereien* zum damaligen Normalpreis freuen können, denn wenn heute mal ein Exemplar dieses Bandes bei eBay zur Versteigerung gelangt, dann fast immer zu einem deutlich höheren Preis.

Ich freue mich, dass Sie – die DSR-Seeleute – mir Gelegenheit gegeben haben, mir meine Sicht (und die meiner Mit-Autoren Eilhard Buttkus und Wolfgang Kramer) auf die Entstehungsgeschichte der Bücher über die Deutsche Seereederei aus dem Verlag Gerd Uwe Detlefsen darzustellen.

### Aus meiner Matrosenzeit auf dem Kūmo POEL

Nach unserer 1962 abgeschlossenen Lehrzeit auf MS THEODOR KÖRNER waren wir als frisch gebackene Matrosen wohl alle bestrebt, in der Großen Fahrt Fuß zu fassen. Aus unserer Sicht kam diesbezüglich nur die Fahrt auf einem Typ IV-Schiff in Frage. Das sollte aber nicht allen vergönnt sein, und so erhielt ich einen Heuerschein für das Kūmo POEL. Dienstantritt war der 15. August 1962 während der Garantie-Werftzeit in Wolgast. Mit der Bemerkung „... aber nur für ein oder zwei Reisen und dann Großschiff“, meldete ich mich beim Kapitän an Bord. Kapitän B. war ein gestandener Seemann und nahm meine Bemerkung gelassen entgegen. Er sagte nur: „Fahr erst einmal die zwei Reisen und dann sehen wir weiter“. Aus den zwei Reisen wurden dann immerhin zwei Jahre auf diesem Schiff.

Eines Abends, die Werftzeit in Wolgast näherte sich dem Ende, hatte unser I. Maschinist zu einer kleinen Geburtstagsfeier in die HO-Gaststätte „Vier Jahreszeiten“ eingeladen. Der Abend verlief recht ruhig, bis spät eingetroffene Fischerjungs aus Wolgast mit anwesenden Matrosen der Volksmarine in irgendeinen Streit gerieten. Aber Hans, unser I. Maschinist, sowohl in Kreisen der Marine als auch in der Werft bestens bekannt, konnte diese fast handgreifliche Auseinandersetzung friedlich schlichten. Nachdem uns die Chefin um 1 Uhr höflich aber bestimmt aufforderte, nach Hause zu gehen, brachen wir Richtung Werft auf.

Auf dem Vorplatz zur Gaststätte hatten Schausteller ihre Buden und Karussells aufgebaut, die natürlich zu der Zeit schon geschlossen waren. Dennoch wollten wir unbedingt noch Kahnschaukel fahren – doch leider alles angeschlossen! Nach kurzer Diskussion mit dem Besitzer der Anlage, die mit dem Schaukeln seines Wohnwagens unsererseits untermauert wurde, löste er die Ketten und wir konnten schaukeln, gegen ein gewisses Entgelt natürlich. Diese Schaukelei bekam uns aber gar nicht, sodass es aus einigen Kähnen eine Art Mixtur aus Schnitzel, Kartoffelsalat und Bier regnete und der Besitzer erbost Schutz hinter seinem Wagen suchte.

Nach einer Grobreinigung dieser Hinterlassenschaft verließen wir den Schauplatz Richtung Werfttor. Auf halbem Wege trafen wir einen Binnenschiffer, der mit seinem Kahn vor der Peenebrücke lag und bis zur Öffnungszeit warten musste. Und wie das Leben so spielt, Hans und der Binnenschiffer kannten sich aus früheren Jahren bei der Armee. Die Freude war groß und das Wiedersehen sollte auf seinem Kahn begossen werden. Nach kurzer Lagebesprechung wurde entschieden: Drei Mann gehen mit, der Rest begibt sich zurück an Bord. Wir waren ja schon kleine Räume gewohnt, aber auf dem Binnenkahn war es beängstigend eng für vier Personen. Nachdem die vorhandenen kläglichen Getränke Reste verbraucht waren und eine große Pfanne mit Spiegeleiern verdrückt war, wollte Hans unbedingt noch seine Flasche Wodka von der POEL holen. Da der Weg zur Werft über die Brücke als zu weit angesehen wurde, beschloss man kurz und bündig, dass alle Vier mit dem Beiboot über den Peenestrom zur POEL rudern. Das Boot zu Wasser bringen ging schnell, das Einsteigen



Der Autor (li.) auf MS POEL (1962)



weniger. Wir hatten etwa zwei Drittel der Wegstrecke passiert, als plötzlich zwei Scheinwerfer von Wachtürmen uns erfassten. Keiner von uns hatte daran gedacht, dass die Peenewerft ja überwiegend Militärwerft und demzufolge auch gut gesichert war. Mit schnellen Ruderschlägen versuchten wir, dem Lichtkegel zu entfliehen, aber leider ohne Erfolg. Am Heck unseres Schiffes wurden wir bereits mit schussbereiter Waffe empfangen.

Dank der guten Beziehungen unseres I. Maschinisten zur Marine und seiner geschickt geführten Verhandlungstaktik sowie unserem großen Versprechen, dass so etwas nicht wieder vorkommt, verlief die anschließende Vergatterung für uns recht glimpflich und wir konnten am Morgen unsere Werftarbeiten fortführen. Wenige Tage später verließen wir die Werft in Wolgast und liefen Stralsund als Ladehafen für Tallinn und Riga an.

Nach der Werftzeit waren wir überwiegend im Liniendienst Rostock – Riga – Klaipeda und zurück im Einsatz – Kabeltrommeln hin und Eisen zurück. Die Winterreisen in der Ostsee waren oft für die gesamte Besatzung ein hartes Brot. Nebelfahrten, Eishacken oder die Qual mit den vereisten und angefrorenen Lukenpersennings waren unsere ständigen Begleiter. Um so mehr freuten wir uns über jede anders verlaufende Zwischenreise, so auch Mitte Juni des folgenden Jahres. Nach Löschende in Riga ging es nach Kotka in Finnland zum Holzladen für Gent.

Wir wussten ja, dass man sich in Finnland mit „Hochprozentigem“ ein Zubrot verdienen konnte. Also wurde vorher ein entsprechender erlaubter Vorrat, manchmal auch ein wenig mehr, angelegt.

Einen Tag vor dem Mittsommerfest, das in Finnland ausgiebig drei Tage lang gefeiert wird, liefen wir in Kotka ein und freuten uns schon auf ein paar ruhige Tage, denn es wurde ja nicht gearbeitet im Hafen. Nach dem Anlegen musste nun das überschüssige „Hochprozentige“ – eine geöffnete Flasche war erlaubt – rechtzeitig versteckt werden, bevor der Zoll an Bord kam. Den Tipp unseres Bootsmannes, die begehrten Objekte gleich an Land zu verstecken, fand ich gut, denn geeignete Verstecke in den Holzstapeln auf der Pier gab es reichlich. Die Gefahr, dass man sie nicht wieder fand, wurde durch unauffällige Markierungen ausgeschlossen. Also wurden zwei Flaschen hinter den Latz der Takelhose geklemmt, die durch den Gürtel gehalten und seitlich durch Festmacher-Handschuhe gesichert wurden. Dann ein unauffäl-



MS POEL (Mai 1974)

liger Spaziergang auf der Pier, so als wollte man den Tiefgang ablesen und im Nu war man zwischen den Holzstapeln verschwunden. Die erste Flasche war schnell verstaut und das Versteck gekennzeichnet.

Nun zur zweiten Runde. Dazu wollte ich den Fahrweg zwischen den Stapelreihen überqueren und stand plötzlich vor einem schwarzen VW-Käfer. Regelmäßig machte der Zoll darin seine Kontrollfahrten. Was sollte ich jetzt tun?

Die beiden Beamten saßen seelenruhig in ihrem Auto und warteten ab; sie verstanden ihr Handwerk. Verstecken ging nicht, zurück zum Schiff ging auch nicht. Aber mit der Flasche erwischt zu werden, das konnte sehr teuer werden. Die Zollstrafen in Finnland waren empfindlich. Also blieb mir nur eine Wahl. Ich öffnete den Gürtel, die Flasche rutschte durchs Hosenbein und zerschellte auf dem Hafentpflaster. Grinsend sahen die beiden Zöllner zu, wie sich die Brühe am Boden und unter meinen Schuhen verteilte. Nach einer energischen Geste, dass ich die Scherben zu beseitigen habe, setzten sie ihre Kontrollfahrt fort.

Jedenfalls hatte ich wenigstens eine Flasche retten können, deren Erlös zur Mitfinanzierung der Ausgaben zum Mittsommerfest dienen sollte.

Der Makler informierte uns, dass auf einer vorgelagerten Insel am Abend ein großes Feuer die Mittsommerfeierlichkeiten eröffnen sollte und es dorthin laufenden Fährverkehr gäbe. Also, nichts wie hin! Die wachfreie Besatzung richtete sich zum Landgang her. Die Gattin unseres Kapitäns, die während dieser Reise an Bord war, betrat den Gangwaybereich. Beide wollten gemeinsam einen Abendspaziergang unternehmen.

In diesem Moment spazierten zwei junge Frauen, nett anzusehen, auf der Pier entlang. Frau B. trat an mich heran und fragte leise: „Sind das welche?“ „Ich weiß nicht, was Sie meinen“, antwortete ich schmunzelnd. „Na ja, Sie wissen schon“, bohrte sie nach. „Wir können es ja mal ausprobieren“.

Ich rief den beiden etwas zu und winkte sie heran. Lächelnd kamen sie zur Gangway und die Gattin des Kapitäns war, wie von der Tarantel gebissen, im Inneren des Schiffes verschwunden.

Auf der Insel lagen ein Bauernhof und ein Ausflugslokal, welche beide nur in den Sommermonaten bewirtschaftet wurden. Wir hatten nicht damit gerechnet, dass so viele Menschen aus diesem Anlass die Insel bevölkerten und keine Ahnung davon, dass die sonst so kühlen Finnen derart ausgelassen feiern konnten. Gemeinsam mit den beiden Mädels, wir hatten uns ja daraufhin an der Gangway verabredet, mischten wir uns unter das bunte Treiben rund ums Mittsommerfeuer. Obwohl es nicht dunkel wurde, war es eine schöne stimmungsvolle Nacht, die gegen 5 Uhr mit der letzten Fähre ihren Ausklang fand.

Am Frühstückstisch erkundigte sich Frau B., wie es denn gewesen sei. „Es war großartig, und die beiden Mädels waren doch keine!“

Nach weiteren zwei tollen Sommernächten, die ähnlich verliefen, wurde auch im Hafen wieder gearbeitet und wir konnten bald Kotka mit Schnittholz für Gent verlassen.

So vergingen Reise um Reise. Mitte Juli '64 nahm ich meinen restlichen Urlaub und am 1. September 1964 begann mein Studium an der Seefahrtsschule Wustrow.



Der Autor (4. v. li.) und Besatzungsmitglieder von MS POEL in Tallinn (1962)



## Eine Rückkopplung

Als aufschlussreiche Ergänzung zum Inhalt der BORDGESCHICHTEN, Band XIII, wird diese spezielle Rückkopplung, englisch feedback, von Karl Bley, Elk Grove Village/Illinois im Mittleren Westen der USA wiedergegeben. Er schreibt u. a.:

Meine Geschichte „Fluchtpunkt Key West“ wurde von Ihnen sehr gut niedergeschrieben. Ich finde auch die anderen Geschichten sehr interessant, da ich auch vor dem Mast gefahren bin, wie man so sagt. Von 1973 bis 1975 fuhr ich bei Wallenius, Bremen, auf MS BOHEME in der Karibischen See als Maschinenassistent.

Von 1975 bis 1977 dann bei Hermann Dauelsberg, Bremen, auf MS OCTAVIA in der weltweiten Trampschiffahrt, außer in die sozialistischen Länder, da ja mein Stasi-Steckbrief bis zur Auflösung des Ministeriums für Staatssicherheit gültig war.

Nachdem ich an Bord als „Ossi“ erkannt wurde, ging es los mit den Schikanen von Seiten der Besatzung bis hin zu körperlichen Angriffen. Das war sehr bitter, auf Grund der Herkunft von so genannten Landsleuten derartig behandelt zu werden. Dauernd musste ich meine landsmannschaftliche Herkunft verbergen, sogar meine Sprechweise vom Sächsischen ins Hochdeutsche ändern.

Deswegen und mit der Aussicht, immer zur See fahren zu müssen und dabei den Kontakt zur Familie und zu Freunden zu verlieren, hingte ich meinen Seesack an den Nagel.

Anschließend arbeitete ich als Technischer Leiter in einer Spanplattenfabrik in El Salvador in Zentralamerika. Dort lebte ich vier Jahre, die wohl die schönste Zeit meines Lebens, und fand dort auch meine große Liebe. Ich heiratete und wollte mich niederlassen. Dann ging der Bürgerkrieg los mit Hilfe der Genossen aus Kuba und Nicaragua. Während dieser Zeit kontaktierte mich die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in San Salvador. Der Sicherheitsbeauftragte der Botschaft zeigte mir das Stasi-Fahndungsbuch mit allen meinen Bildern und persönlichen Daten. Man erklärte mir, Nicaragua habe in der Zwischenzeit diplomatische Beziehungen zur DDR aufgenommen und es bestünde dort eine Botschaft, die von 50 bis 60 Sicherheitskräften (sprich Stasi) aus der Republik bewacht werde. Kommandounternehmungen seien geplant, um die Freiheitskämpfer im benachbarten El Salvador zu unterstützen. Die Botschaft der BRD erklärte mir, nicht für meine Sicherheit garantieren zu können und ich solle meine Schlussfolgerungen ziehen.

Nach meinem ungesetzlichen Verlassen der DDR war meine Verwandtschaft verhöhrt worden. Ihnen wurde erklärt, dass mich ein hartes Urteil treffen würde wegen meines friedensgefährdenden Verbrechens gegen die DDR. Deshalb musste ich immer auf der Hut sein vor Horch und Guck.

So bin ich hier im Mittleren Westen am Ufer des schönen Michigansees gelandet. Ich mag auch kein großes Aufsehen um meine Geschichte machen, weil andere Fluchtgeschichten viel spannender sind und oft auch mit schweren Verletzungen oder tödlich ausgegangen sind. Ich hatte eben einen Schutzengel.

Ihr Karl Bley



Karl Bley mit dem originalen Rettungsring des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT, der ihm von Passagieren zum Abschied als Souvenir nachgeworfen wurde.

## Überschmuggler

Das Vollcontainerschiff MECKLENBURG, die ehemalige ERNST THÄLMANN, fuhr 1995 im Containerdienst aus dem Mittelmeerraum nach Kanada. Während jeder Rundreise lief das Schiff verschiedene Häfen in Europa an. In Neapel, Livorno, Genua, Fos, Barcelona, Valencia, Calais, Lissabon wurden Container gelöscht und geladen. In Kanada war Montreal unser Port of call. Das Schiff fuhr diese Reise noch mit einer komplett deutschen Besatzung. In den europäischen Häfen wurde die Gangway ständig mit einem Posten besetzt, wie es schon zu DDR-Zeiten üblich war, um dadurch einen Überblick über alle an Bord kommenden und von Bord gehenden Personen zu behalten. Gleichwohl gelangten während eines Besatzungsaustausches im Hafen von Genua vier Personen an Bord, die im Bugstrahlruderraum verschwanden. Sie fielen zwar beim Erklimmen der Gangway auf, wurden jedoch von der Crew nicht weiter beachtet, weil die einen mit ihren Gedanken schon bei den Lieben daheim weilten und die anderen mit ihren Gedanken noch nicht so recht an Bord angekommen zu sein schienen.

Das Schiff lief aus und die vier Leute tauchten während der Liegezeit in den übrigen europäischen Ladehäfen nicht wieder auf. Erst als das Schiff den offenen Atlantik erreicht hatte, kamen sie aus ihrem Versteck und meldeten sich beim Kapitän. Ihr Reiseproviant war offensichtlich zu Ende gegangen. Dem Alten blieb nichts anderes übrig, als ihre unerwünschte und überraschende Anwesenheit an Bord zur Kenntnis zu nehmen. Er informierte darüber seine Vorgesetzten in Rostock. In Folge erhielten sie als Unterkunft eine Kammer in den Aufbauten. Sie konnten sich frei an Bord bewegen und genossen fortan allen Luxus, in dem auch die Besatzung schwelgte, nahmen an der Bordverpflegung teil, konnten ihrer Körperhygiene nachkommen und sich ansonsten dem Müßiggang hingeben, während die Crew den Dampfer am Laufen hielt. Sie mussten nicht ihren Teil zum Gelingen der Überfahrt beitragen. Das wäre mit den internationalen Gepflogenheiten nicht vereinbar, hieß es. Später hieß dieser Dienst am Mitmenschen Willkommenskultur. Früher wären Überschmuggler umgehend in das Bordleben integriert worden und hätten zusammen mit der Besatzung auf Augenhöhe Farbe waschen dürfen. Sie hätten sich die Überfahrt ehrlich verdient. Aber die Zeiten kommunistischer Gleichmacherei waren überwunden.

Wie sich herausstellte, kamen die Überschmuggler aus Rumänien. Die Vier hatten Italien nicht so erfrischend wie erhofft gefunden und wollten weiter nach Kanada. Sie konnten noch nicht ahnen, dass ihr Land eines Tages auch ein Mitglied der EU sein würde und ihre Landsleute dann beim Einsammeln von Buntmetallschrott an deutschen Gleisanlagen ein gutes Auskommen fänden.

Offensichtlich müssen Menschenschmuggler ihre Hände im Spiel gehabt haben, die





sich an Armut und Not anderer eine goldene Nase verdienen. Ohne jegliche logistische Unterstützung hätten die Rumänen schwerlich wissen können, wohin das Schiff fährt und wie lange sie sich verstecken mussten, ohne noch in Europa an die Behörden übergeben zu werden.

Während der Überreise liefen Verhandlungen mit dem zuständigen P&I Club (protection and indemnity – Schutz und Entschädigung), eine Vereinigung von Reedern und Charterern, die als eine Art Haftpflichtversicherung Schutz gegen eine Anzahl von Risiken anbietet, die der Seefahrt innewohnen und nicht über Lloyd's Police gedeckt sind.

In Montreal wurden sie von den Behörden in Empfang genommen und den Immigration Authorities überstellt. Wie allgemein üblich, werden sie für kurze Zeit eine Aufenthaltsgenehmigung für Kanada bekommen haben und dann wieder in ihre Heimat abgeschoben worden sein. Oft reichte diese kurze Zeit aus, um ein wenig Geld aufzusparen, das für ein besseres Leben in der Heimat dringend gebraucht wurde. Was sie die Flucht gekostet hatte, blieb im Dunkeln. Man kann davon ausgehen, dass sich nur jene ein solches Unternehmen leisten konnten, die schon etwas besaßen, sich damit aber nicht bescheiden wollten. Den Ärmsten der Armen bleibt keine Wahl, als dort zu bleiben wo sie sind.

Auf einer der Folge Reisen lud das Schiff in Lissabon Container, um eine weitere Rundreise via Kanada anzutreten. Während der Liegezeit wurden die Gangway, die Back und das Heck durch Crewmitglieder zusätzlich gesichert. An Land sorgten Polizeibeamte dafür, dass ein unkontrolliertes Anborkommen verhindert wurde. Gleichwohl gelang es einer Person, sich an Bord zu schmuggeln. Sie kletterte in einen Container, der nur mit einer Plane abgedeckt war. Vermutlich wurde sie das erste Mal seekrank, als sie sich damit an Bord hieven ließ. Wer erst einmal eine Flucht plant, aus was für Gründen auch immer, lässt sich davon nicht so leicht abhalten, selbst auf die Gefahr des Todes hin, der fast auch unseren Überschmuggler ereilt hätte.

Aus dem ersten Vorfall dieser Art waren die Lehren gezogen und das Schiff vor dem Auslaufen noch intensiver als seinerzeit in Rostock durch die Sicherheitsorgane seligen Angedenkens nach Überschmugglern durchsucht worden. Alles wurde im Schiffstagebuch festgehalten. Ungeachtet dessen entwickelte sich dieser weitere vom Schiff unverschuldete „Menschenschmuggel“ dramatischer als jener zuvor.

Während der Überreise wurde die Back entrostet und gemalt. Die dabei entstehenden Geräusche hörte der blinde Passagier und machte sich seinerseits durch Klopfen und Rufe bemerkbar. Man versuchte die Geräusche zu lokalisieren und kam ihnen in Luke I immer näher. Schließlich fand man den „sprechenden“ Container. Allerdings war der eingestaut und ein Umstauen ließ sich auf See nicht durchführen. Also musste ein Loch in den Container geschnitten werden, um den Überschmuggler aus seiner misslichen Lage zu befreien. Nachdem er sein Containergefängnis verlassen hatte, in das er sich freiwillig begab, wollte er seinen Befreiern, besser gesagt Rettern, um den Hals fallen. Diese waren davon aber gar nicht angetan. Die Sympathien der Besatzung lagen in solchen Fällen eher nicht bei den Verdammten dieser Erde. Der Seemann sieht sein Schiff als sein (zeitweiliges) Zuhause an, und wer macht dort einem ungebetenen Gast gerne auch noch Quartier? Vor allem dem Kapitän grauste es schon vor dem erneuten Kampf mit den Behörden. Und jeder Überschmuggler bescherte der Reederei mehr oder weniger große finanzielle Verluste, selbst wenn er nur von der Puddingsuppe der Crew seinen Teil abbekam.

Ein weiterer erlebter Fall ereignete sich im Frühjahr 1996. Der Massengutfrachter ORANIENBURG, die im Oktober 1990 umgetaufte ehemalige BRANDENBURG, hatte Durban verlassen und lief von dort ohne Zwischenhafen Richtung Kontinent. Das Kap der

Guten Hoffnung war umschifft, als eines Tages ein Schwarzafrikaner an Deck auftauchte. Er meldete sich bei einem Besatzungsmitglied und dieser führte ihn zum Kapitän. Am Ende der üblichen Fragen nach dem Woher und Wohin bekam der Überschmuggler eine Kammer zugewiesen. Deren Fenster wurden mit acht Millimeter starkem Stahldraht gesichert, ebenso wie das Feuerschott der Kammertür mit einem Drahtgeflecht gesichert wurde. An Bord befanden sich neben deutschen Seeleuten auch Kiribatis und Philippinos. Deren Toleranzschwelle lag sehr niedrig, Gefühlsduselei schien ihnen fremd zu sein. Das hätten sie gerne in drastischer Form ausgedrückt.

Der Überschmuggler hatte bei seiner Befragung hartnäckig verschwiegen, aus welchem Land er stamme. Das Institut für Sprachwissenschaften in Bremen wurde zu Rate gezogen, aber auch von dort konnte keine eindeutige Aussage gemacht werden, was für ein Landsmann der Schwarze sein könnte. Schließlich sollte seine Herkunft beim Erreichen des ersten europäischen Hafens, Algeciras, durch Angestellte des P&I Clubs geklärt werden.

Es war etwas verwunderlich, wo sich der Überschmuggler bis zu seinem Auftauchen hatte verstecken können. Er sagte aus, dass sein Versteck im Kettenkasten auf der Steuerbordseite gewesen wäre. Also wurde der Kettenkasten geöffnet. Auf dem am Boden befindlichen Schlamm waren seine Fußabdrücke zu sehen. Diese wurden fotografiert, um Beweismittel zu sichern. Was wohl hätte passieren können, wenn der Steuerbordanker gebraucht worden wäre? Es hätte das Ende des Überschmugglers bedeuten können, wenn er mitsamt der Kette durch die Klüse gerauscht wäre. Aber das Glück war auf seiner Seite und er hoffte, sich fortan auf ein besseres Leben als in seiner angestammten Heimat freuen zu können.

In old Europe ging allerdings alles seinen bürokratischen Gang. Der P&I Club kam nicht aus den Puschen. Es verging kostbare Zeit. Sein Verlassen des Schiffes war nicht so ohne Weiteres möglich. Welcher Staat nimmt einen Überschmuggler auf, dessen persönliche Daten völlig im Dunkel liegen und den er deshalb so schnell nicht wieder los wird? In Marina di Carrara wurde das Schiff für einen Eigentümerwechsel von der DSR Bulkschiffahrt an einen türkischen Reeder vorbereitet und noch immer war nicht klar, wo der schwarze Mann eine neue Heimat finden könnte.

Unser ungebetener Gast verhielt sich weiterhin unkooperativ. Die Mittelmeerländer entsprachen scheinbar nicht seinen Bedürfnissen. Er hatte Lesotho oder Swasiland nicht verlassen, um in den ebenso kargen Abruzzern sein Dasein zu fristen. Er blieb an Bord, verließ auch Italien wieder mit dem Schiff. Offensichtlich hatte er darauf spekuliert, dass ein deutsches Schiff auch einmal in Hamburg festmachen müsse. Hin zu dem Land, wo Milch und Honig fließt, hieß die Devise. Und das war nur folgerichtig, denn im Fach Marxistische Philosophie hatten wir gelehrt bekommen, dass im Kapitalismus nichts geschieht, was nicht der Profitmaximierung dient.

Wo ihn die Türken letztlich losgeworden sind, bleibt im Dunkeln. Und wenn er nicht gestorben ist, dann könnte er irgendwann zusammen mit dem OBC-Frachter in Alang vor der Küste des indischen Gujarat auf dem Schrottplatz gelandet sein.

Unter den aktuellen Umständen ist es schwierig, sich dem Thema illegaler Grenzgänger vorbehaltlos und immer politisch korrekt zu nähern. Welche Meinung auch geäußert wird, es gibt immer Widerspruch. Wir Seeleute denken besonders an unsere aktiven Berufskollegen auf den Frachtern, die im Mittelmeer Dutzende *boat people* aus ihren sinkenden Schaluppen an Deck ziehen. Sie stehen vor ganz anderen Herausforderungen und psychischen Belastungen als an dieser Stelle geschildert.



## Die Jungferreise des MS NORDHAUSEN nach Fernost

Nach einer ununterbrochenen Fahrzeit seit dem 27. Dezember 1974 in der Indien-Relation sowie drei Südamerikareisen stieg ich am 1. Mai 1976 für einen wohlverdienten Urlaub von der EILENBURG ab, um eine Reise auszusetzen. Schon auf der Heimfahrt mit meinem „Trabbi“ von Wismar Richtung Quedlinburg erlebte ich den „Wieder daheim“-Effekt. Zum Kampftag der Arbeiterklasse waren überall geschmückte Straßen, viele Plakate und altbekannte Losungen zu sehen, die zum heroischen Kampf und zur Stärkung der größten DDR dieser Welt aufrufen oder vor peinlichem Eigenlob strotzen. Wie hatte ich doch das vermisst. Die Heimat hatte mich wieder.

Als meinem Brotschiff gemäß den Schiffspositionen in der Tageszeitung „Freiheit“ noch einige Wochen Rückfahrt bis Rostock bevorstanden, erhielt ich ohne Vorwarnung am Abend des 13. Juli 1976 von der Arbeitskräftelenkung folgendes Telegramm: „Dienstantritt 15. 7. MS NORDHAUSEN Neubau, als I. Techn. Offz., bitte Bauaufsicht Warnemünde melden – Reiter +“. Damit war die Ankündigung eines leitenden Genossen des Flottenbereiches Asien/Amerika anlässlich eines Kadergespräches und der damit verbundenen Werbung für die Aufnahme als Kandidat in die Sozialistische Einheitspartei Anfang der 70er-Jahre nicht eingetreten. Nach seiner Meinung würde ich nie I. TO werden können, weil ich nicht Mitglied der FDJ und nun auch noch in der falschen Partei war. Das wäre für meine Karriere schädlicher als parteilos zu sein, meinte er.

Warum und wie wurde ich eine „Blockflöte“, also Mitglied einer Blockpartei? Am Ende des ersten Studienabschnittes an der IHS Warnemünde und bei der Übergabe des Patentbescheides C5 wurde uns Absolventen unmissverständlich gesagt, dass von einem sozialistischen Schiffs-offizier erwartet wird, dass er Mitglied der richtigen Partei ist oder kurzfristig wird. Das wollte ich mir und meiner Familie nicht antun. So nutzte ich umgehend die Beziehungen eines Schulkameraden zur NDPD, hatte ein Wochenendtreffen mit Vertretern dieser Partei, stellte rückdatiert einen Aufnahmeantrag, vereinbarte mit meinen Eltern eine verschlüsselte Nachricht und stieg nur wenige Tage später per Flieger und Bus auf die EILENBURG auf, die in Rijeka lag und im Adria-Persischen Golf-Dienst schipperte. Monate später wusste ich, dass ich den allwissenden und allmächtigen Genossen noch einmal von der Schippe gesprungen war. Für das tägliche Bord- und Arbeitsleben spielte die Parteizugehörigkeit ohnehin keine Rolle, auch nicht das Absingen von Kampf- und Arbeiterliedern. Wichtig waren Einsatzbereitschaft, Arbeitsleistung, Zuverlässigkeit und Teamfähigkeit. Das Schiff musste gemäß Fahrplan sicher, wirtschaftlich und verlustarm von A nach B fahren – nicht mehr und nicht weniger. Eine gewisse Genugtuung empfand ich also schon, als ich 29-jährig und zehn Jahre nach Arbeitsbeginn bei der DSR nun per Trabbi die Warnow-Werft ansteuerte. Mittags war ich in Warnemünde, aber die NORDHAUSEN war nicht da. Gegen 14 Uhr kam sie von der einwöchigen Werfterprobung zurück an die Ausrüstungspier der Werft. Als erstes Semicontainerschiff der DSR war sie für mich, mit Wulstbug und Kreuzerheck, eine beeindruckende, große und stolze Erscheinung. Die Messen und Kammern waren großzügig und modern. Ich besaß nun eine richtige kleine Wohnung. Die im Wohnraum installierte Nachrichtenanlage war sehr umfangreich: Störungsmelder der Maschinenanlage mit Dringlichkeitsstufen, Telefon und Wechselsprechanlage, dazu ein Telefon im Schlafraum und eine Wechselsprechanlage in Kopfnähe direkt an der Koje.

Ein Büro mit Schreibmaschine und einigen Metern Dokumentationen für die Technischen Offiziere sowie unter anderem ein gut ausgerüsteter großer Sportraum und ein Pool auf dem

Achterdeck fanden ebenfalls unsere Zustimmung. Als ich erfuhr, dass die erste Fahrt nach Fernost führen sollte, war meine Freude groß, denn dieses Fahrtgebiet kannte ich noch nicht. Die anschließende kurze Bauaufsicht war anstrengend und stressig.

Da in der Flotte gerade über Jungfernfahrten viele Horrormeldungen von Havarien, Schäden und Anlaufschwierigkeiten kursierten, hatten alle Technischen Offiziere und Mannschaften jede freie Minute zu nutzen, um die Systeme zu erkunden und zu dokumentieren, Anlagen kennen zu lernen und Beschreibungen zu studieren. Schließlich musste die umfangreiche und hoch automatisierte Maschinenanlage vom ersten Reisetag an umfassend beherrscht werden, möglichst im Schlaf. Diese gemeinschaftliche, der Ostereiersuche ähnelnde Beschäftigung, in jeder Bilgenecke, jedem Technikraum und jeder Station bis hoch zum Schornstein, sollte sich später auszahlen. Die Aggregate, Anlagen und Systeme waren verhältnismäßig großzügig und übersichtlich im Maschinenraum angeordnet. Wichtige Anlagen entsprachen der Technik der XD-Schiffe. BMSR-Technik und Automatikfunktionen waren allerdings wesentlich erweitert. Im klimatisierten Maschinenkontrollraum (MKR) konnte man nun auf einem großen Wandschaltbild den Betriebszustand aller Systeme und Aggregate überblicken und verändern, ebenso die Stell- und Regelventile. Als sehr vorteilhaft empfand ich die neuen exakten pneumatischen Tankanzeigen und Absperrorgane der Bunkertanks, ermöglichten sie doch das Bunkern direkt vom Leitstand aus. Die Bunkeruhr stimmte fast auf den Liter mit der geeichten Uhr der Bunkerschute überein.

Am 5. August 10 Uhr lief die NORDHAUSEN aus der Werft aus, an Bord eine neu zusammen gewürfelte Besatzung, die möglichst schnell eine harmonische Mannschaft werden musste. Nach einer mehrstündigen Probefahrt gingen wir am späten Nachmittag Reede Warnemünde vor Anker. Als Vorbereitungstraining folgte eine Fahrt mit 250 Containern von der Rostocker Containerpier nach London Tilbury. Das Laden und herkömmliche Laschen dauerte trotz Unterstützung vieler Springer fast fünf Tage, das Löschen knapp acht Stunden. War das ein Vorgeschmack auf zukünftige Hafenliegezeiten?

Nach der üblichen Verabschiedungsprozedur durch Grenzpolizei, Zoll und Hundestaffel, während der die Besatzung in der Messe Platz nehmen musste, damit die Gesetzeshüter gewissenhaft alle Schränke, Kammern und Schiffsräume filzen konnten, erfolgte abschließend nach ausgiebiger Durchsicht der Papiere zwecks Gesichtskontrolle der Vorbeimarsch aller Besatzungsmitglieder an den streng blickenden Staatsdienern. So geläutert und gesegnet wurden Schiff und Besatzung aus der Obhut der Republik entlassen. Die böse Welt hinter der Warnemünder Mole und der Gott der Meere würden in den kommenden Monaten kaum schlimmer und unangenehmer sein.



MS NORDHAUSEN (April 1981)



Die Jungfernnreise begann am 23. August ca. 23 Uhr ablaufend Rostock durch den Nord-Ostsee-Kanal. Ladehäfen waren Hamburg, Antwerpen und Rotterdam. Vor dem großen Trip war noch einmal Füße vertreten angesagt, also die übliche Landgangsbummelei hauptsächlich per pedes, um das Valutabudget für die bevorstehenden neuen Unternehmungen in Fernost zu schonen. Vollschiß, auch an Deck mehrere Lagen Container, nun mit richtigen Laschings gesichert, verließen wir Rotterdam am 3. September gegen 21 Uhr. Über den Kontinent gingen wir 6–6 Wachen, nun normale Seewache. Der IV. Ingenieur verstärkte meine 4–8 Wache. Die Passage des Suezkanals erfolgte am 12. September von 4.15 Uhr bis ca. 19 Uhr. Wir sahen, dass sich das Leben beiderseits des Kanals wieder normalisierte. Weniger Militär und Kriegsgerät als vor einem Jahr, die ehemaligen Geschützstellungen, Schützengräben und Sandwälle wehten langsam zu. Schrott wurde auf Bergen gesammelt und Neues gebaut. Unser Konvoi bestand aus 35 Schiffen, wir fuhren als 11. Schiff. Kurz nach dem Kanal, Chief Mate „Kuni“ meinte, wir könnten doch sicherlich noch 'ne Schippe mehr auflegen, hatten wir die Spitze übernommen und liefen bei 36° Lufttemperatur und 30° Wassertemperatur durch das Rote Meer Richtung Singapur. Endlich konnten wir nun auch den Pool ausgiebig nutzen, einfach herrlich das erfrischende Bad nach Frühwache und Frühstück. Ein lauer Fahrtwind, strahlende Sonne, blaues Meer und eine gleichmäßige ruhige Dünung, Momente mit Kreuzfahrtfeeling. Toi, toi, toi und dreimal Holz, wir hatten zunächst kaum Probleme mit der Maschinenanlage. Von Vorteil war natürlich auch, dass die Technischen Offiziere und Mannschaften bereits mehr oder weniger Erfahrungen auf XD-Schiffen gesammelt hatten. Auf der EILENBURG hatte ich mir ein eigenes „Lehrbuch“ angelegt. Darin waren z. B. diverse Checklisten, Pläne, Anleitungen, Erfahrungsberichte, Tabellen, Berechnungen und vieles mehr abgeheftet. Diese Sammlung war mir nun bei der Organisation des Maschinenbetriebes sehr hilfreich. Die Einarbeitung fiel mir deshalb auch wesentlich leichter als sechs Jahre vorher.

Die stolze NORDHAUSEN näherte sich inzwischen bei ruhiger See der Malakka-Straße, wo einige Sicherheitsmanöver absolviert wurden. Am 24. September früh Anlaufen Singapur. Beim Stoppen der Hauptmaschine zur Lotsenübernahme kam die „Automatik“ wieder einmal ohne ersichtlichen Grund auf „Störung“ und stoppte nicht. Nach Umstellen auf „Handbetrieb“, d.h. Fahren der Hauptmaschine per Hand vom Maschinenkontrollraum aus, erfolgte um 8 Uhr das Einlaufen. Nach dem Festmachen, Fehlersuche mit E-Ing. Karl-Heinz Kriegelstein und Probemanöver mit Automatik – alles i.O. Am nächsten Vormittag bunkerte ich 550 m<sup>3</sup> Schweröl 800 Red. Sek. Das war nötig, weil die Tankkapazität für Schweröl nach meiner Erinnerung nur ca. 1.400 m<sup>3</sup> betrug, der Tagesverbrauch der haushohen 11.200 PS starken Hauptmaschine im Seebetrieb aber stolze ca. 40 m<sup>3</sup>. Dieseldieselfkraftstoff für die vier Hilfsdiesels zur Stromerzeugung musste nicht nachgebunkert werden. Hier lag der Tagesverbrauch bei ca. 2,5 m<sup>3</sup>, die Tankkapazität bei ca. 350 m<sup>3</sup>, also ausreichend bis zur Rückkehr nach Rostock.

Ab Mittag Landgang, zu Fuß etwa dreißig Minuten bis zum „Peoples-Park“, einem sehr großen Einkaufszentrum mit Kaufhäusern, vielen Geschäften, Restaurants, Imbissständen und schönen Passagen auf mehreren Ebenen. Das Angebot war riesig und preiswert. Die Menschen sehr freundlich und schön anzusehen. Die Stadt sauber, modernste Hochhäuser neben alten Wohnhäusern und Gebäuden aus der Kolonialzeit. Die große Wärme und Schwüle brachte uns beim Rückmarsch mächtig ins Schwitzen.

Bereits am 26. September vormittags erfolgte über die Lautsprecheranlage die Order: „Alles klar vorn und achtern – alles klar vorn und achtern“. Beim Seeklarmachen kam die Hauptmaschinenautomatik wieder auf Störung und das bei „Zurück“ 70 U/min. Sofort „Notstopp“, Weiterbetrieb der Hauptmaschine nun von „Hand“.



Am 28. September morgens liefen wir in Bangkok ein. Am Nachmittag des 30. September brach ich mit dem III. und IV. Ing. sowie einem Matrosen mit dessen Frau zum Landgang auf. Eine Stunde Autofahrt zum „Timland“, Thailand in Miniaturausgabe. Ausgestattet mit Programm und Ansteckblume konnten wir den gebotenen Sehenswürdigkeiten und Vorführungen begeistert folgen: Teich mit Katzenfischen; Reisverarbeitung vom Dreschen, Reinigen, Polieren bis zum Mahlen; Herstellen von Töpferwaren, Kupfergefäßen und Geweben; Seidenraupen fressend und eingesponnen in gelbe Kokons, im heißen Wasser schwimmend bis zum mühseligen Ziehen des Seidenfadens. Weiterhin Elefanten, Wasserbüffel, Schlangen, Aquarien, Orchideen, landestypische Hütten und viele Souvenirs. Höhepunkt waren Vorführungen verschiedener exotischer und anmutiger Tänze, Arbeitselefanten, Hahnenkämpfe, Karatekämpfe, Thaiboxing. Unsere Rückfahrt erfolgte durch eine quirlige Stadt mit aufregendem hektischem Verkehr und einem Abstecher zu einem „Badehaus“, einem exklusiven Hotel mit Bad. Ein abgedunkelter Raum mit gemütlichen Sitzcken für Neugierige und Interessenten, abgetrennt mit einer Spiegelwand. Auf der anderen Seite dieser Wand ein heller Raum mit Sitzterrassen, auf denen etwa einhundert sehr hübsche, anmutig lächelnde, nummerierte Girls im Bikini saßen. Nach ausgiebigem Betrachten hätte die Möglichkeit bestanden, eine dieser Schönen zum Baden, Auskitzeln oder anderen Spielen auszusuchen.

Wir fuhren zurück an Bord und sahen ein ganzes Stadtviertel solcher moderner Tempel, in denen viele junge Frauen ihre Menschenwürde zu Markte tragen mussten, um ihren entfernt wohnenden Familien die Existenz zu sichern. Auf einer späteren Reise konnte ich, eingeladen von unserem Agenten, Darbietungen sehen, deren Schilderung sich hier verbietet. Das war die Kehrseite der freien Welt – so wie wir sie in der Schule gelehrt bekommen hatten.



Bangkok – im Fluss Ladung längsseits

Nach ca. vierstündiger Fahrt flussabwärts verließen wir am 5. Oktober Bangkok. Die Reise ging weiter nach Hongkong. Auf dieser Überfahrt hatte die Maschinenbesatzung einige brenzlige Situationen und Herausforderungen zu bestehen, die aber alle ohne Havarie bzw. größeren Schaden gemeistert werden konnten. Eine unvollständige Auswahl: Luft im Seewassersystem, Schweröltagestank ohne Unterwertwarnung leer gefahren – Hauptmaschine blieb stehen, Lenzsystem voll Luft, Filter und Rohrsysteme zu geringer Durchfluss – Demontage und Reinigung bei reduzierter Weiterfahrt oder nach kontrolliertem abgesprochenem Stoppen usw.

Ein Vorfall ist mir aber besonders in Erinnerung geblieben: Wir übernahmen wie üblich mit einem kurzen Kontrollgang morgens gegen 4 Uhr, ohne erkennbare Störung, die Wache von unseren Vorgängern. Diese hatten gerade den Maschinenraum verlassen, da erfolgte die Anzeige: Erhöhte HD-Kühlwassertemperatur (HD – Hilfsdiesel). Eine sofortige Kontrolle ergab, Tendenz steigend, aber noch keine Gefahr. Auf XD hätte ich jetzt beim Blick auf die Kontaktthermometer sofort gewusst, wie viel Grad sind noch Luft bis zum Störungsausdruck und bis zum Reagieren der Automatik. Ich hätte auch die entsprechenden Oberwertkontakte noch um einige vertretbare Grad höher stellen können. Der Zeitgewinn hätte vermutlich gereicht, den Fehler zu finden bzw. die Stromerzeugung zumindest auf „Hand“ umzustellen. Ein „Blackout“ wäre vermeidbar gewesen. Nicht so auf der NORDHAUSEN. Der entsprechende nicht verstellbare Temperaturschalter löste unmittelbar darauf die Automatik aus,





Im Landeanflug auf Kai Tak Airport, Hongkong

d.h. die HDs wurden automatisch gestoppt. Damit erfolgte auch keine Stromerzeugung mehr. Alle Aggregate und Lichter gingen aus, plötzlich herrschte gespenstische Ruhe, fast Totenstille im Schiff, frei nach dem Motto: Alle Räder stehen still, wenn's die Automatik will. Das sind Momente, bei denen die Haare grau werden können, denn unser stolzer Dampfer war im stark befahrenen Fahrtgebiet schlagartig manövrierunfähig und für die Umgebung unsichtbar. Nur gut, dass wir die Akkuhandlampen schnell zur Hand hatten.

Der II. TO hatte übrigens noch nicht die Dusche erreicht, kam aber nicht zu Hilfe. So konnten wir auf der zweiten Reise auf ihn auch verzichten. Als der E.-Ing. umgehend im Sprinttempo, noch im Schlafanzug, den Leitstand erreichte, hatte ich die Stromerzeugung „auf Hand“ übernommen und den ersten Generator bereits wieder am Netz. Doch nun blinkten und leuchteten im MKR zig rote Lampen und die akustischen Signalgeber machten uns schonungslos klar, das hier ist kein Traum, sondern leider harte Wirklichkeit. E.-Ing. Kriegelstein konnte bereits den zweiten Generator synchronisieren und zuschalten, später den dritten. Nun nahmen wir die Hauptmaschinenanlage wieder in Betrieb, das Schiff war wenigstens erst einmal wieder steuerbar. Trotzdem blinkten und leuchteten immer noch viele Lampen und die Alarmglocken hielten uns weiter im Trab. Kurzes Durchatmen – dann Fehlersuche. Die Ursache war wenige Minuten später gefunden. Ein pneumatisches Stellventil war durch Defekt und ohne Signal einfach zugefahren. Dadurch wurde das erhitzte Kühlwasser nicht mehr zum Kühler, sondern direkt wieder zurück zu den HDs gepumpt. Nach Aktivierung der Umgehung des Stellventils normalisierte sich die Kühlwassertemperatur wieder. Der Blick in die Zeichnungen ergab, dass man zur Not per Handrädchen, verbunden mit einem Innenkegel, die Öffnung und Richtung des Stellventils so verändern konnte, dass die Kühlwasserkühlung wieder wirksam wurde. Also betätigte ich das Handrad entsprechend, die Umgehung wurde geschlossen, die Stromerzeugung wieder auf „Automatik“ umgestellt. Nach und nach stellten die 4–8 Wachen sowie E.-Ing. und Eisbär den vollen Seebetrieb wieder her. Der am Anfang der Wache fällige Wachkaffee wurde irgendwann nachgeholt. Das war übrigens der erste und letzte unfreiwillige „Blackout“ meiner Fahrzeit.



Chief Mate Kunipatz hatte auf der Brücke während des „Blackout“ mit Ruhe und Umsicht die Situation unter Kontrolle. Kein dummer Kommentar von ihm. Beim Frühstück erzählte er, dass Nachbarschiffe angefragt hatten, ob wir Probleme hätten. Er hatte sie beruhigt, keine Probleme und alles okay, wir sind gleich wieder da.

Zwischen Nautik und Maschine gab es während dieser Reise schnell ein sehr gutes und kameradschaftliches Verhältnis. Besonders nennen möchte ich zusätzlich Kapitän Rüdiger Schmolinske, den II. NO Jürgen Greipel sowie E.-Ing. Karl-Heinz Kriegelstein, III. TO „Väterchen“ Neun, Eisbär (Karli) Haase – später auch wieder E.-Ing. Fiete Proske. Wir waren eine duftige Truppe. Star waren nicht Einzelne, sondern die gesamte Besatzung, so wie auf vielen anderen Schiffen der DSR. Jeder und jede, ob Kapitän, Koch, Nautiker, Stewardess, Matrose oder Techniker versahen gewissenhaft und mit vollem Einsatz ihren Dienst. Wer dem nicht gewachsen war, besonders in Notsituationen oder bei manchmal wochenlangem Schaukelei mit wenig Schlaf und Esseneinnahme im Stehen, hatte zu Recht keine Chance, den Heimat-hafen ein weiteres Mal seewärts zu verlassen.

Unser Durchschnittsalter betrug: Besatzung – 26,5 Jahre; Nautische Offiziere – 32,3 Jahre; Technische Offiziere – 33,5 Jahre; Unteroffiziere – 29,2 Jahre; Mannschaften, Lehrlinge eingeschlossen – 21,5 Jahre.

Ein Politoffizier fuhr ebenfalls mit, um mit dem nötigen ideologischen Beistand diese Jungfernfahrt gefestigt zu überstehen, ein Quereinsteiger ohne vorherige Bordpraxis. Man sah sich. Zu einem persönlichen Gespräch oder zu einem Kammerbesuch kam es nicht. Was hat man diesem Vertreter der Diktatur des Proletariats angetan, auf einem Schiff mit sehr viel Arbeit und technischen Anlaufproblemen. Er genoss die Seefahrt und wusste nicht, was er mit so viel Freizeit machen sollte. Er wurde nicht gebraucht.

Ein Polit als GdK (Gehilfe des Kapitäns) war eigentlich nur zu Zeiten vertretbar, als Erste Nautiker vor der Beförderung zum Kapitän noch Erfahrungen sammeln sollten. Waren doch bei einigen Nautikern, die bereits in ihrem dritten Lebensjahrzehnt Kapitän wurden, nicht alle Talente so weit entwickelt, dass sie die nach dem lieben Gott höchste Instanz auf hoher See auch füllen konnten.

Am 9. Oktober gegen 9 Uhr waren wir in Hongkong fest an Tonne A 1 gegenüber Post und „Black Pier“. Nach sehr viel Arbeit ging es endlich am 10. Oktober nachmittags mit der Barkasse an Land. Die Weltstadt Hongkong war imponierend, die Bucht, die Berge, die Hochhäuser, die ganze Anlage der Stadt und ihre Architektur, die Dschunken, die mehreren Familien Wohnung und Brotverdienst sind, die Menschen, modisch und schick und hübsch,



Hongkong Nathanroad

die Kaufhäuser und Schinscherstraßen mit einem unglaublichen Angebot. Interessant auch der Mao-Laden auf Viktoria Island, ein großes Kaufhaus mit riesigem Angebot. Viele Touristen waren zu Fuß, per Kleinbus oder mit dafür hergerichteten Dschunken unterwegs. Zahlreiche amerikanische Soldaten von einem in der Bucht ankernden Flugzeugträger bevölkerten das Bar- und Bäderviertel in Kowloon. Polizei oder Uniformen waren nicht zu sehen. Am Abend des 10. gegen 21 Uhr liefen wir, vorbei am Flugplatz und einem beeindruckenden Lichtermeer vor und in den Bergen, bereits wieder aus.



Anschließend lagen wir vom 14. Oktober 16 Uhr bis 15. Oktober 1 Uhr zum Löschen in Yokohama. Am gleichen Tag erfuhren wir beim Abendessen, dass MT BÖHLEN von Venezuela kommend in der Biskaya gesunken war. Leider wurden auch Tote und Vermisste gemeldet. Die Stimmung an Bord war entsprechend.

Den Industriehafen Hirohata erreichten wir am 16. Oktober um 7 Uhr. Kein Haus, wenige Arbeiter, nur Werkhallen, Industrieanlagen, Hochöfen, Schornsteine, Kühltürme und Berge von Erz und Kohle. Wir luden Blechrollen. Die Arbeiter erschienen uniformiert mit Helm, Gamaschenschuhen und Handschuhen. Einige Arbeiter trugen sogar weiße Handschuhe. Das Laden verlief sehr zügig. Die Kraneinweiser nutzten nicht nur Hände und Arme, sondern auch ständig ihre Trillerpfeifen in den verschiedensten Tönen.



Kaufhaus in Yokohama

Am 17. Oktober erfolgte von 13 Uhr bis 16 Uhr das Verholen von Hirohata nach Kobe. Ich übernahm die Wache des II. TO, weil er Geburtstag hatte. Unser Liegeplatz in Kobe: Passagierpier nahe der großen Brücke und der Hochstraße, damit repräsentative Umgebung für den wieder geplanten Empfang. Eisbär Karli und ich unternahmen an den nächsten Tagen ausgedehnte längere Exkursionen durch diese faszinierende Stadt. Wir waren beeindruckt von doppelstöckigen breiten Straßen, Parks, Hochbah-

nen, von Kaufhäusern, Einkaufszentren und der berühmten Motomachi Shopping Street, einer überdachten kilometerlangen, abwechslungsreich und wunderschön gestalteten Einkaufsstraße mit Bars und Restaurants. Speisekarten gab es nicht, die angebotenen Speisen wurden als verblüffend echte Imitate in Glasvitrinen an der Außenwand präsentiert. Sehr interessant waren für uns die zahlreichen Automatenspielsäle und deren zockendes Publikum. Männlein und Weiblein, Alt und Jung saßen stundenlang vor den Automaten und wirbelten die silbrigen Kugeln umher. Wir fanden diese Freizeitbeschäftigung stumpfsinnig, den Spielern machte es jedoch scheinbar sehr viel Spaß. Begeistert waren wir vom großen Kaufhaus Sannomiya an der Hochbahnstation. So etwas hatten wir noch nicht gesehen, was Angebot, Stil, Sauberkeit, Vielfalt, Qualität, Quantität, Exklusivität, Personal und Ausstattung betraf. Eine märchenhafte Spielwarenabteilung wurde von einer angrenzenden Terrasse mit Karussells und Schaukeln kinderfreundlich ergänzt. Unterirdisch erstreckte sich noch ein weiterer großer Einkaufsbereich. Beim Verlassen dieses Konsumtempels wurden wir vom Personal mit dem typischen Beugegruß und einem Spruch verabschiedet – einmalig. Unser Kaufinteresse fanden vor allen Dingen die Porzellanläden mit wunderschönen Services, Tellern, Schalen und Vasen sowie schöne Holzarbeiten, bemalt, lackiert oder mit Einbrennarbeiten verziert.

Am 18. Oktober wurde in wenigen Stunden die Kobeladung gelöscht, das Beladen begann am 21. Oktober, also hatten wir neben der vielen Arbeit auch noch Zeit und Muße für Landgänge. Am 23. Oktober um 15 Uhr verließ die NORDHAUSEN diese uns fremdartige Stadt und versegelte zum Beladen nochmals nach Yokohama, wo wir am nächsten Tag um 13 Uhr, weit draußen vor der Stadt, festmachten. Schlechtes Wetter, viel Arbeit, kein Landgang. Als es der japanische Wettergott besser mit uns meinte, liefen wir am 27. Oktober gegen 17 Uhr bereits wieder aus. Das also war die neue Semicontainerfahrt.

Am Morgen des nächsten Tages kamen heftiger Sturm und hoher Seegang auf. Wir mussten die Drehzahl der Hauptmaschine für zwei Tage von 140 bis auf zeitweise unter 100 U/min.



drosseln. Am 31. Oktober liefen wir mit Beginn der Revierfahrt um 15 Uhr als nächsten Ladehafen nochmals Hongkong an. Vor 16 Uhr übernahm meine Wache turnusmäßig wieder den Dienst. Dabei erfuhr ich vom II. TO, dass die üblichen Probemanöver, also Umstellen von Schweröl auf Diesel und Fahren von Umsteuermanövern noch nicht erfolgt waren. Kurz vor 16 Uhr ordnete die Brücke per Maschinentelegraph sehr kurz hintereinander die starke Reduzierung der Drehzahl an, um bereits den Lotsen zu übernehmen. Da sich die Drehzahl und somit die Schiffsgeschwindigkeit nicht wie gewünscht verringerten, wurde „Maschine Stopp“ befohlen. Also betätigte ich das Füllungshandrad entsprechend, doch die Stellung „Stopp“ ließ sich nicht mehr einstellen, das Handrad war zwischen „Langsam“ und „Stopp“ blockiert. Der Hauptmotor konnte also nicht gestoppt werden, die NORDHAUSEN machte demzufolge weiterhin Fahrt, wenn auch vermindert. Der Lotse schaffte es trotzdem irgendwie, auf unseren flott anrauschenden DSR-Liner zu entern. Ein Aufstoppen des Schiffes wäre normalerweise mit Umsteuern und Maschine auf „Zurück“ möglich gewesen, doch das funktionierte nun nicht. Bei Probemanövern auf Reede wäre dieser Schaden problemlos bemerkt und behoben worden. Beim Einlaufen in den Hafen war es dafür aber jetzt zu spät, auch ein Beidrehen war nicht mehr möglich. Jetzt hatten wir ein Problem. Kapitän Schmolinske fragte über Wechselsprech nach dem Grund und informierte mich zunächst relativ ruhig, dass wir bis zum Liegeplatz A31 noch ein Stück zu laufen hätten. Wir sollten die Maschine wenigstens stoppen, notfalls würde er den Anker fallen lassen, was aber wegen der Lage eines Seekabels äußerst problematisch wäre. Inzwischen hatten wir die Verkleidung vom Fahrstand abgebaut, das Gestänge, die Einspritzpumpen und Abgastemperaturen kontrolliert – ohne sichtbaren Fehler. Von der Brücke kamen nun laute Angaben über die uns noch verbleibenden Meter, es wurde knapper. Durch Absperrern der Kraftstoffzufuhr und Abstellen der Brennstoffpumpe versuchten wir zwar die Hauptmaschine abzuwürgen, aber das Schiff machte natürlich trotzdem noch Fahrt. Die Meterdurchsagen von der Brücke nahmen zu, wurden lauter und hektischer, die Entfernung bis zur Ramming bedenklich kürzer. Auch wenn ich nach außen wohl ruhig blieb, waren Anspannung und Stress natürlich enorm groß. Weitere Kontrollen ergaben, dass das Füllungsgestänge der Einspritzpumpenstation blockiert war, aber warum und wo? Also mit Brechstange und Gewalt dagegen! Die Meterdurchsagen, später nannte ich sie „Muntermacher“, überschlugen sich! Wieder Momente, in denen man schnell um einige Jahre altern konnte. Der Motor war zwar nun „abgewürgt“, aber ein Umsteuern und Gegenluftgeben unmöglich. Also Füllungsgestänge trennen, Fehler eingrenzen und möglichst schnell finden. Das Schiff war natürlich weiter in der Auslaufbewegung. Letzte „Muntermacher“ halfen nicht, auch nicht eventuelle Purzelbäume oder Radschlagen des Kapitäns. Wir wussten auch so, dass es um jede Sekunde ging und für uns alle sehr viel auf dem Spiel stand. Der oder die Anker mussten fallen! Bald darauf meldete die Brücke: „Schiff vor Anker – Anker hält – Seekabel vermutlich nicht getroffen – keine Ramming – Verholen an Liegeplatz 31, wenn Maschine wieder klar“. Den Fehler fand ich anschließend ziemlich schnell, das Gleitlager vom Füllungsgestänge der Einspritzpumpen, hinter dem Servomotor des HM-Reglers, hatte gefressen. Durch tatkräftige Mitarbeit des Storekeepers Neumann war der Schaden kurz darauf behoben, so dass wir eine Stunde später wohlbehalten am vorgesehenen Liegeplatz festmachen konnten. Erst danach bekam ich, wie wahrscheinlich andere beteiligte Kollegen auch, weiche Knie. Doch bald hatten wir unseren Humor wieder und konnten uns gegenseitig auf die Schulter klopfen. Was waren wir doch für tolle Kerle auf der Brücke, der Back und in der Maschine! Diese Erkenntnis war wohl für das Verarbeiten des soeben Erlebten, aber sicher auch für das gemeinsame Meistern zukünftiger Probleme sehr wichtig.

Als nächstes fiel der Schmierölseparator wegen fehlender Ersatzteile für den Rest der Reise aus. Am 1. November erfuhren wir von unserem Schwesterschiff MÜHLHAUSEN, auch auf





Auf dem Singapore River

Jungfernfahrt uns im Fernost-Liniendienst einen Monat später folgend und in Singapur liegend, ebenfalls von vielen Problemen und Ärger, z. B. mit der Proviantkühlanlage und den Generatorschaltern.

Nachmittags waren Karli und ich nochmals Landluft schnuppern. Am 2. November um 21 Uhr, „Klar vorn und achtern“. Wir schaukelten bei ordentlicher Dünung von achtern weiter Richtung Singapur. Am 6. November um 5 Uhr gingen wir vor Singapur vor Anker. Von 12 bis 16 Uhr erfolgte das Nachbunkern von weiteren 750 m<sup>3</sup> Schweröl.

Die anschließende Ruhephase nutzte ich für Tagebuchnotizen über Schiff und Technik, die ich hier sinngemäß wiedergeben möchte. Eine Jungfernfahrt ist immer Stress, neue Anlagen müssen erst eingefahren und Kinderkrankheiten behoben werden, die Besatzung muss sich einarbeiten und alles in den Griff bekommen. Putzlappen, Schweißperlen oder Schweißdraht in den Systemen, Blindkellen in Flanschverbindungen oder defekte Dichtungen sind keine Sabotage, sondern wohl unvermeidbare Begleiterscheinungen bei der Montage von zig Kilometern verschiedenster Rohrsysteme und Leitungen, zahlreichen Armaturen, Aggregaten und Apparaten auf engstem Raum und unter Zeitdruck. Das soll hier nicht kritisiert werden. Zu bemängeln hatte ich die übertriebene „Zuckerbäckerautomatik“ wegen ihrer Überflüssigkeit und Unzuverlässigkeit. Der notwendige Aufwand stand in keinem Verhältnis zum Nutzeffekt. Ein viel zu großer Aufwand war auch zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes erforderlich. Viele kleine Tanks, die überwacht, abgepumpt, absepariert oder umgepumpt werden mussten. Tanks, die unter Druck standen und die Umgebung verschmutzten, statt als Leckauffangtank zu funktionieren, verhinderten einen sauberen und ordentlichen Maschinenraum. Eine katastrophale Ersatzteilausstattung erforderte ständiges Friemeln und Improvisieren. Hinzu kamen die Störanfälligkeit und der zu große Wartungsaufwand vieler Aggregate, wie z. B. der Proviantkältekompressoren, die bald ganz kapitulierten, weil sie wohl nie unter tropischen Seebedingungen erprobt worden waren. Unser Proviant wurde in die Kühlluken umgelagert. Fleisch, Konserven, Eier und Gemüse verdarben teilweise. Der Koch durfte auf eigenes Risiko nur das Notwendigste nachkaufen. Wegen eines vorhandenen Getränkeautomaten wurde eine geringere Getränkeausstattung mitgeführt, fehlende

Ersatzteile und viele Ausfälle des Automaten führten, bis auf den Bierbestand, zu schmerzlichen Engpässen.

Zahlreiche Seetage hatten auch entsprechend hohe Betriebsstundenzahlen zur Folge, die vorgeschriebene entsprechende Wartungs- und Kontrollarbeiten sowie PVI-Arbeiten erforderten. Hinzu kamen zahlreiche Störungen und Schäden, die repariert werden mussten. Alle diese Arbeiten konnten nur mit sehr viel Aufwand und großem persönlichen Einsatz gemeistert werden, weil die Hafenliegezeiten im Gegensatz dazu nur sehr, sehr kurz waren. Nach dem Landgang, auf Stunden rationiert, war oft nicht ein Bierchen angesagt, sondern gemeinsames Basteln im Maschinenraum. An Deck war es ähnlich. Kräne und Ladegeschirr waren oft defekt. Häufiges Umstauen von Containern, dazu Wache gehen in den Luken und an der Gangway. Das Malen der Außenhaut mussten teilweise Maschinenassistenten und Maschinenhelfer übernehmen.

Und der Polit? Die alten Parteikämpfer gingen früher noch mit gutem Beispiel voran. Hatten wir es nicht bis zum Überdruß so in der Schule gelernt? Unsere Speerspitze aber nahm den Leitspruch der führenden Partei: „Wo die Partei ist, da ist vorn“, so wörtlich, dass er seine Kampflinie einfach in die klimatisierten Aufbauten verlegte. Unser Herz der Revolution schlug am Schreibtisch, gebeugt über platte Losungen, gestärkt durch WBS.

Am 7. November um 2 Uhr liefen wir rückreisend in Singapur ein. In den Schinscherstraßen herrschte weiterhin reges Markttreiben. Unterschiedliches lebendes Getier für Topf und Pfanne wurde angeboten. In der Straße mit den Garküchen wurden Schildkröten geschlachtet – Kopf ab und Panzer abgeschnitten. Fröschen wurde lebend die Haut abgezogen und sie danach ausgenommen. Schlangen wurden enthäutet. Den Gesichtsausdruck vieler Touristinnen werde ich nie vergessen. Aber auch ich verspürte einen eigenartigen Druck in Hals und Bauch. Wir befanden uns eben in einer anderen Welt.

In einem Musikgeschäft wollte ich mir eine Schallplatte von der vermeintlich weltbekannten holländischen Popgruppe „Pussicat“ kaufen. Nachdem ich in dem Riesensortiment nicht fündig wurde, fragte ich eine Verkäuferin sinngemäß: „Have you Pussicat, Song Mississippi?“ Die Gute stutzte, schien ernsthaft nachzudenken und bat mich mit Unschuldsmiene die Frage zu wiederholen. Die gewünschte Scheibe zauberte sie aber trotzdem nicht auf den Plattenteller. Dafür zauberte meine erneute Frage ein listiges Lächeln und ein leichtes Erröten auf ihr Gesicht und sie verschwand lachend und schnell hinter einer Tür, aus der kurz darauf weitere Kolleginnen vorsichtig um die Ecke schielten. Dann kamen sie zu dritt gackernd zum Verkaufstresen. So lustig ermuntert, stellte ich nochmals tapfer meine Frage. Irgendwie wurden wir dann aber doch stutzig und nachdenklich, bis auch bei uns polternd der Groschen fiel. Unter viel Gelächter gelang es uns Männern von Welt aber doch, die Ernsthaftigkeit dieser Frage klarzumachen, um dann gemeinsam mit den Schönen festzustellen, die Gruppe „Pussicat“ könnten sie uns nicht anbieten, aber sonst hätten sie schon alles im Angebot, ja ja! Mit einer Platte von James Last und einer Einladung zum Wiederkommen verließen wir dieses fröhliche Geschäft. So viel zu den schüchternen, bezaubernden und lustigen Verkäuferinnen im Plattenladen.

Am 9. November ca. 4 Uhr verließ die NORDHAUSEN Singapur. Unser nächstes Ziel hieß Port Klang, welches bereits am gleichen Tag gegen 15 angelaufen wurde, diesmal wieder mit vorhergehenden Umsteuer- bzw. Probemanövern. Nach 18 Uhr fest an der Tonne im Fluss. Allein das Festmachen erforderte Maschinenmanöver von ca. einer Stunde. Zum Laden von Süßöl, Edelhölz und Gummi gingen wir am nächsten Morgen gegen 7 Uhr an die alte Pier. Zwei Landgänge kreuz und quer durch das Städtchen stählten vor der Rückreise unsere Muskulatur. Nachdem am 12. November 7 Uhr zur Übernahme der Restladung nochmals an



die Tonne im Fluss verholt wurde, liefen wir am 13. November 9 Uhr Richtung Europa ab.

Eine Stunde nach der Lotsenabgabe, die Hauptmaschine war gerade auf Marschdrehzahl hochgefahren, begannen die Turbolader zu pumpen. An Abgasturbine latterndes Geräusch. Maschine Stopp – Schalldämpfer abgebaut, Läufer und Lager i.O. Der Sicherungsdraht des Schutzgitters war innen an mehreren Stellen gebrochen, einige Drahtstücke waren lose, andere fehlten.

Also wurde neu verdrahtet, die Maschine wieder hochgefahren und die Fahrt ging weiter. Am 22. November riss in meiner Wache gegen 16.30 Uhr die Austrittsposaune der Kolbenkühlung von Zylinder VI im oberen Bund völlig durch. Bevor wir das überhaupt so richtig realisieren konnten, hatte die Automatik, infolge des D1-Schadens „Unterwert Kolbenkühlwasserdruck“, die Hauptmaschine sofort gestoppt. Das Kolbenkühlwasser schoss ungehindert in die Kurbelwanne, bis der Ausgleichsbehälter leer war. Das Schmieröl war damit unbrauchbar, der Hauptmotor unklar, die NORDHAUSEN manövrierunfähig. Also Kurbelraumtüren auf und Lüfter an, damit sich der Reparaturbereich abkühlen konnte. Das Wechseln der Posaune mit Druckprobe und Schlagmessung dauerte von ca. 18 Uhr bis 21 Uhr. Das Auffüllen des Kolbenkühlwassersystems ging schnell. Mit dem Umstellen des Schmierölsystems hatten wir aber noch länger zu tun, d.h. Umpumpen des unbrauchbaren Öls in Tank 18, Ablassen Frischöl von Tank 41 in Tank 21 sowie Separieren von Tank 22 in Tank 21. Um 23.30 Uhr konnten wir endlich die Fahrt fortsetzen, froh, dass sich die See gegenüber Schiff und Reparaturtrupp einigermaßen gnädig gezeigt hatte. Eine solche Reparatur bei ordentlichem Stieben und Schaukelei hätte uns in dem öligen glatten Triebwerk ernste Probleme bereitet und wäre für Schiff und Besatzung nicht so problemlos verlaufen. Glück gehörte eben auch zur christlich sozialistischen Seefahrt.



Port Klang – Pool im Seemannsclub

Am 24. November um 10 Uhr gingen wir auf der Außenreedee von Suez vor Anker. Es tobte ein Sandsturm, zwei Konvois waren bereits ausgefallen, etwa 80 Schiffe warteten. Am 26. November 5 Uhr Weiterfahrt zur Innenreedee, Einklarierung und Kanalpassage bis Mitternacht. Von Suez bis zu den Bitterseen wurde der Kanal von japanischen Saugschiffen erheblich verbreitert. Noch im Kanal erhielten wir Sturmwarnung für das östliche Mittelmeer. Mit Ablaufen Port Said ging der Tanz los, See von vorn, Drehzahl runter und für zwei Tage nur noch 8 bis 10 Knoten Fahrt. Auch die weitere Überfahrt nach Rotterdam war insgesamt sehr stürmisch und mit heftiger Schaukelei verbunden. Im Atlantik und in der Biskaya kam die See direkt von der Seite, Krängungen um die 35 Grad, die auch zum Verrutschen der Ladung führten. Viele Schiffe wetteten im Englischen Kanal bzw. bei Kap Vincente ab. Die NORDHAUSEN rollte und stampfte mehr oder weniger locker weiter, wenn auch in den Kammern und anderswo einiges durcheinander wirbelte und zu Bruch ging. Zu meinem Geburtstag hatte ich von 20 bis 2 Uhr mit etwa 20 Gästen trotzdem eine schöne und bewegte Schaukel- und Schunkelfeier. Die Zeit bis zum Wachbeginn nutzte ich anschließend gleich zum Aufklaren der Kammer, um den Seeschaden möglichst gering zu halten.

Im Hafen Rotterdam lagen wir vom 6. Dezember 6 Uhr bis 8. Dezember 3.30 Uhr, in Antwerpen am 9. Dezember von 0.30 bis 21 Uhr, in Hamburg vom 11. Dezember 2 Uhr bis 12. Dezember 15 Uhr. Für kurze Landgänge war nur Zeit in Rotterdam und Hamburg gewesen. Durch den Nord-Ostsee-Kanal ging es endlich heimwärts. Schiff und Besatzung erreichten nach 112



Tagen abwechslungsreicher Jungfernfahrt, am 13. Dezember 1976 um 14 Uhr, wohlbehalten und froh den Überseehafen Rostock. Bei der anschließenden Einklarierung machten uns Zoll und Polizei wieder einmal unmissverständlich klar, dass wir den Heimathafen erreicht hatten. Unser sozialistisches Vaterland hatte uns wieder fest in seine schützenden Arme geschlossen.

Als Techniker der NORDHAUSEN fiel mein Fazit dieser Jungfernreise gemischt aus. So neu, einmalig interessant und exotisch schön auch die fernen Länder, Sehenswürdigkeiten und Menschen waren, so hart war andererseits aber auch die Arbeit im Maschinenraum. Das wahre Bordleben sah eben anders aus als in zahlreichen Fernsehfilmen gezeigt. Der Technische Offizier bzw. Schiffingenieur, der in Filmen kaum oder gar nicht vorkommt, trat seinen Dienst nicht weiß gekleidet, goldverziert und sonnengebräunt auf der Brücke oder im Ladungsdienst an und kümmerte sich auch nicht um die ach so ernstesten Probleme betuchter Passagiere, sondern er stieg mit vornehmer Blässe, im Blaumann, mehr kurz als lang, mit Schweiß Tuch um die Stirn, Gehörschutzwatte in den Ohren und mit Taschenlampe ausgerüstet zur Arbeit hinab in den Schiffskeller. Wo die Motoren und viele andere Aggregate dröhnten und hämmerten, der Duft der weiten Welt von Öl und Diesel stammten und Saunatemperaturen den Körper preiswert und wohligh entschlackten. Auf der EILENBURG und der NORDHAUSEN war der TO, im Gegensatz zu den mir bekannten alten Levanteschiffen, immer ein mitarbeitendes Mitglied der Maschinengang, allenfalls über das Alter zu identifizieren. Wir kannten keine weißen Kombis oder weißen Handschuhe.

In diesem Outfit besuchte mich in Japan im Maschinenraum einmal ein seriöser wesentlich älterer Kollege einer kleineren sehr namhaften deutschen Reederei und bat mich, ihn zum I. Ing. zu führen. Wir haben uns anschließend trotzdem sehr gut verstanden.

Unsere Handwerkzeuge waren nicht Fernglas, Sextant, Kompass oder Morsetaste, sondern z. B. Stethoskop, Indiziergerät und Schraubenschlüssel. Ergänzend zum automatischen Störwertdrucker hatten wir weitere Tagebücher und Dokumente zu führen, wie z. B. Maschinentagebücher, Lebenslaufakten für alle Systeme und Aggregate, Arbeitspläne, Planabrechnungen, Störungsprotokolle und Reparaturberichte. Einen teils wachfreien Maschinenbetrieb, wie auf XD-Schiffen, mit reduzierter Maschinenbesatzung, konnte und wollte ich mir in absehbarer Zeit noch nicht vorstellen, waren wir doch nicht nur Fahr- und Begleitkommando, sondern vor allen Dingen auch Reparaturkommando. Wegen fehlender harter Währung mussten möglichst alle Wartungs- und Reparaturarbeiten ohne Fremdkapazitäten erledigt werden. Auf der zweiten Fernostreise hatten wir beispielsweise sechs japanische Häfen in nur 11 Tagen, mit zwei Landgängen von je vier Stunden und einem von acht Stunden. Als Stammbesatzung längere Zeit im Semicontainergeschäft den Fernen Osten zu befahren, war deshalb für mich nicht erstrebenswert.

Nach einem Kurzurlaub vom 15. Dezember bis zum zweiten Weihnachtsfeiertag, Peter Kuveke hatte mich wieder zuverlässig als Hafenspringer vertreten, begann am 28. Dezember 1976 um 1 Uhr die zweite Reise der NORDHAUSEN nach Fernost.

Nach insgesamt fünf Reisen mit der NORDHAUSEN, davon vier nach Fernost, zwei davon im wachfreien Betrieb sowie einer Reise nach Südamerika im wachfreien Betrieb, nahm ich am 31. Dezember 1978 Abschied von der Seefahrt. Sie war für mich eine sehr gute Schule fürs Leben gewesen, die ich nicht missen möchte. Ich habe vieles von der Welt gesehen, Gutes und Schlechtes und sehr viel Armut und Leid. Meine Heimat blieb Quedlinburg und Umgebung. Eine Familie, wie sie an Bord der DSR-Schiffe üblich war, habe ich in der späteren Arbeitswelt nicht mehr gefunden. Dafür bin ich sesshaft geworden, habe eine richtige Familie gegründet und besuche jedes Jahr ehemalige Mitstreiter und Orte dieser Zeit in Rostock und Umgebung.



### Turn your radio on

Heutzutage, wenn Girlyes mit Knopf im Ohr auf belebten Plätzen in stundenlange scheinbare Selbstgespräche versunken sind oder blind gegen Straßenbahnen rennen, in den Zeiten von Facebook, Twitter, Whatsapp und Co., spielt Kommunikation eine völlig andere Rolle als vor der Erfindung des Internets. Jahrhundertelang war der Seemann in den Weiten der Ozeane auf sich allein gestellt, wusste nicht was wo in der Welt passierte. Das änderte sich erst am Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Funkentelegrafie und später der Rundfunk aus der Taufe gehoben wurden. Am 2. November 1920 ging in Pittsburgh, USA, der erste kommerzielle und regelmäßig arbeitende Rundfunksender der Welt in Betrieb. Gleichwohl blieben auch im vergangenen Jahrhundert die Möglichkeiten der Seefahrer beschränkt, sich ein Bild über die aktuelle Weltlage zu verschaffen.

Im Juli 1972 richtete Klaus Döbler, Technischer Offizier, im Auftrag einiger Besatzungsmitglieder des irakischen Schiffes MV 14. RAMADHAN einen Hilferuf aus Indien an die Stimme der Deutschen Demokratischen Republik, Radio Berlin International, RBI.



Die werten Mitarbeiter des Auslandsenders unserer Republik wurden mit folgender Schicksalsfrage konfrontiert:

*Sicher werden Sie aus aller Welt Post von Hörerinnen und Hörern bekommen, die sich mit den verschiedensten Problemen an Sie wenden. Auch ich habe ein Problem.*

*Seit Januar 1972 befinden wir uns, sieben DDR-Bürger, im direkten Einsatz auf einem Schiff der Iraqi Maritime Transport Company. Unser Problem besteht darin, dass wir uns sehr wenig über das Geschehen in der Heimat informieren können. Selten treffen wir Schiffe der DDR-Handelsflotte, wo wir dann Monate alte Zeitungen lesen können. Durch das Radio informieren wir uns nur einseitig über BBC, die Deutsche Welle und noch andere ausländische Sender. Leider bekommen wir RBI nicht in deutscher Sprache zu hören.*

*Unser Fahrtbereich umfasst den Persischen Golf, das Rote Meer, Ostafrika und die Westküste Indiens. Wäre es möglich, dass Sie uns die genauen Sendezeiten und Frequenzen von RBI in deutscher Sprache für unser Fahrtgebiet zuschicken könnten? Sie würden uns damit einen großen Gefallen tun, könnten wir doch dann das Neueste aus der Heimat erfahren.*

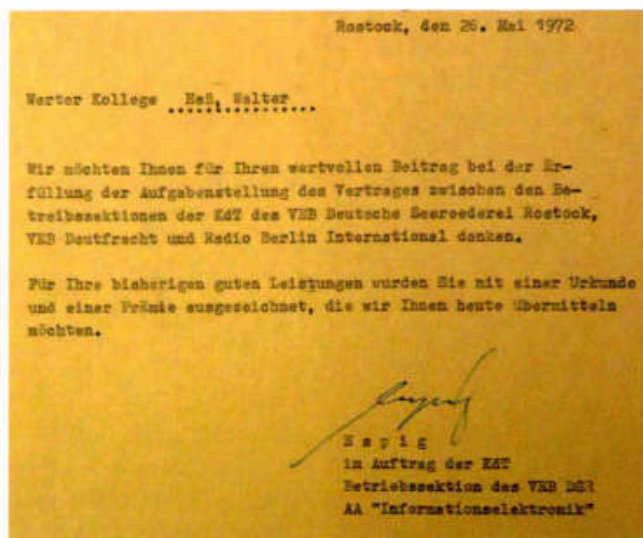
*Im Voraus danke ich im Namen aller DDR-Bürger.*

Die in das Programm gesetzten Erwartungen hätten von RBI nicht erfüllt werden können. Im Organ der Kreisleitung der SED für die Handelsflotte der DDR VOLL VORAUS erklärte die deutsche Redaktion des Auslandssenders noch gegen Ende seiner Existenz dessen Sendepolitik:

*Seit Mai 1988 meldet sich das deutschsprachige RBI-Programm alle zwei Stunden. (...)*

*RBI informiert über die Politik des ersten Arbeiter- und Bauern-Staates auf deutschem Boden, über sein aktives Wirken für die Sicherung des Friedens und die Beendigung des Wettrüstens. Die Haltung der DDR zu internationalen Ereignissen ist ebenso Bestandteil der Programme wie Informationen über die Dialogpolitik im Sinne friedlicher Koexistenz von Staaten unterschiedlicher Gesellschaftsordnungen sowie über die Solidarität mit allen um soziale und nationale Befreiung kämpfenden Völker. (...)*

*Das deutsche Programm von Radio Berlin International versteht sich auch als schneller Informant und „Brücke zur Heimat“ für die DDR-Bürger, die sich im Ausland aufhalten. Zu den*



*treuesten Hörern gehören vom ersten Tag an die Seeleute der DDR. Vor allen den Funkoffizieren, die kontinuierliche Frequenzbeobachtungen durchführen und z. B. über ihre Bordanlagen die Sendungen an die Besatzung weiterleiten, sei auf diesem Wege herzlich gedankt. Wir wünschen Ihnen allzeit gute Fahrt und guten Empfang.*

Zwischen den Betriebssektionen der Kammer der Technik des VEB Deutsche Seereederei Rostock und VEB Deutfracht und Radio Berlin International existierte über viele Jahre bis hin zum bitteren Ende ein Freundschaftsvertrag. Dessen Inhalt bestand im Wesentlichen darin, die Sendefrequenzen von RBI durch die Funkoffiziere in allen Seegebieten und Häfen dieser Welt hinsichtlich ihrer Empfangsqualität beobachten zu lassen. Funkoffiziere, die sich dieser Aufgabe gewissenhaft und eifrig stellten, wurden durch RBI mit ansehnlichen Prämien bis zu 1000 Mark am Jahresende belohnt. Immerhin waren die systematischen Beobachtungsergebnisse ausgewiesener Fachleute wertvoller als solche gewöhnlicher Hörer, um beurteilen zu können, ob die Sendungen rein technisch ihre Zuhörer fanden oder nicht, den heutigen Zuschauerquoten im TV vergleichbar.

Da sich die natürlichen Ausbreitungsbedingungen auf der Kurzwelle im Rhythmus der Jahreszeiten änderten, folgte RBI mit seinen Sendefrequenzen (Sommer- und Wintersendeplan) diesen Veränderungen. Halbjährlich „Neues Spiel, neues Glück“ für jeden Funkoffizier.



Die Mug des Funkoffiziers

Den in der Kommando / Rundfunkzentrale eingebauten Rundfunkempfänger für einen Empfang von RBI in die Kammern der Besatzung zu schalten, kam höchst selten in Betracht. Dafür war das eingebaute Gerät einfach nicht hochwertig genug. Die halbstündige Sendung in deutscher Sprache mit den bekannten platten Sprüchen lohnte nicht der Mühe. Nur an wenigen Flecken dieser Erde konnte der Empfang lokaler Sender auf die Kammerlautsprecher der Besatzung durchgestellt werden.

In Hamburg oder Bremen die Propaganda des Klassenfeindes über die Bordlautsprecher zu verbreiten, daran dachte



niemand, nicht mal im Traum. Man wusste, was politisch korrekt war und was nicht. Unverfänglicher war es schon, in der südlichen Nordsee mit den Musikprogrammen der Piratensender RADIO VERONICA vor der holländischen Küste und RADIO CAROLINE in der Themsemündung die Crew zu beglücken. Was dort neben Rock und Pop gesprochen wurde, verstand sowieso kein Mensch. RADIO VERONICA sendete außerhalb der 3-Meilen-Zone vom ehemaligen deutschen Heringslogger NORDERNEY und spielte in den 1960ern die neuesten Singles der Beatles und Rolling Stones bis zu dreißig Mal am Tag. Das britische RADIO CAROLINE schickte zwischen 1964 und 1990 von insgesamt fünf Sendeschiffen auf hoher See werbefinanzierte Rundfunkprogramme nach amerikanischen Vorbild in den Äther – zur damaligen Zeit vom Festland aus solches zu senden war unmöglich. Zwar besaß niemand an Bord die Muse, diesen Programmen andächtig zu lauschen, aber als Hintergrundgeräusch zu einer Flasche Bier genügten sie allemal, wenn es die Zeit im hektischen Hafendurchlauf Westeuropas erlaubte.

Während der kleine grüne Kaktus von 1930 im Jahre 1980 in den Radioprogrammen eher eine Außenseiterrolle genoss, sind die Lieder aus der Zeit der Beatles noch heute Bestandteil der Programme und jeder Seemann erinnert sich genau an Schiff und Reise, wo er erstmals damit in Berührung kam, zum Beispiel wenn er in Singapore oder Hongkong die Schallplatte dazu kaufte.

Ein Hotspot für den Radioempfang während einer Reise nach Fernost zu Zeiten des geschlossenen Suezkanals lag am Kap der Guten Hoffnung. Wenn von der Klick-Sprache Xhosa der Seemann auch nur lediglich den Klick verstand, so verband der UKW-Empfang entlang der südafrikanischen Küste doch irgendwie mit dem nahen Land.

Auch die markanten Senderansagen von „Rrrradio Coatzacoalcos, Vera Cruz“, mit dessen Programm einst die Kammern auf MS THEODOR KÖRNER beschallt wurden, könnten noch diesem oder jenem in Erinnerung sein. Manch einer kann sich vielleicht auch noch an den eigentümlichen Charakter der Radioprogramme erinnern, dessen Dampfer an der Küste Floridas vorüberfuhr. Das Programm eines UKW-Senders im Persischen Golf, vermutlich von Bahrain aus gesendet, ist ebenso im Gedächtnis haften geblieben, weil es aus 24 Stunden Country-Musik bestand. Der Hörgenuss lag bei Freunden des american way of life vermutlich höher als beim Abspielen des an Bord vorhandenen Tonbandarchivs mit AMIGA-Hits. Gleichwohl wurden viele dieser Bänder während einer langen Reise rauf und runter gespielt.

Vom demokratischen Rundfunk war schon in Hamburg bis auf den Sender Schwerin nicht mehr viel zu hören, allenfalls die Sendungen des Deutschlandsenders (später Stimme der DDR) auf der Langwelle. Auf dessen Frequenz 177 kHz wurden auch die Weihnachtsgrußsendungen für Seeleute, die im Raum Europa unterwegs waren, ausgestrahlt.

Im Übrigen entwickelte sich das Programm auf dieser Welle analog der deutschen Geschichte. Zuerst noch Deutschlandsender genannt, änderte sich der Sendername von Stimme der DDR mit der deutschen Einheit in Deutschlandsender Kultur (bis Ende 1993) und heißt seither Deutschlandradio Kultur. Bis 1999 wurde das Programm von den geschichtsbeladenen Sendeanlagen in Königs Wusterhausen ausgestrahlt, seither aus/bei Oranienburg. Die Kurzwellensendungen von RBI wurden einst in Nauen und Leipzig abgestrahlt.

1985 richtete der Sender Stimme der DDR folgendes Schreiben an die Seeleute der DSR:

*Die schon seit vielen Jahren bestehenden guten Beziehungen zu Ihnen will unser Sender fortsetzen, indem er auch zum diesjährigen Weihnachtsfest wieder Grüße übermitteln wird für alle, die die Feiertage nicht miteinander verbringen können. In einer Gemeinschaftssendung mit „Radio Berlin International“ werden diese Grüße in der Nacht vom 23. zum 24. Dezember ab 0.05 Uhr gesendet.*

Ihre Grüße in die Heimat und die Ihrer Angehörigen an Sie, die in dieser Sendung berücksichtigt werden sollen, übermitteln Sie bitte bis zum 10. Dezember auf einer Postkarte an folgende Adresse:

Stimme der DDR, 1100 Berlin,

Kennwort: Seemannsweihnacht.

Vergessen Sie nicht, den vollen Namen des Grußempfängers anzugeben und das Schiff, auf dem er fährt; ohne diese Angaben können die Zuschriften nicht berücksichtigt werden.

Wir freuen uns auf Ihre Post und bleiben mit den besten Wünschen und herzlichen Grüßen Ihr Sender „Stimme der DDR“

Der Norddeutsche Rundfunk (NDR) stand dem nicht nach, wie Rolf Marschner von der DDG Hansa berichtet: *Ein freudiges Ereignis stellte zweifellos ein Telegramm via Norddeich Radio dar, das vom NDR stammte und die Aussendung von Weihnachtsgrüßen für unser MS ESCHERSHEIM/DEHI via Deutsche Welle zum Inhalt hatte. Selbstverständlich informierte ich die darin genannten Besatzungsmitglieder unverzüglich. Zum angekündigten Zeitpunkt versammelten sich diese voller Erwartung bei mir im Funkraum. Manche Träne wurde dann mehr oder weniger diskret aus dem Augenwinkel gewischt, als aus dem Lautsprecher die liebevoll und herzlich gesprochenen Grüße der Angehörigen zu hören waren. Dass Kinder und Enkel dabei mit ihren hellen Stimmen voller Eifer ihre Nachrichten für Papa oder Opa ins Mikrofon sprachen, verstärkte den feierlichen Eindruck besonders.*

Die Deutsche Welle strahlte die jeweiligen Sendungen über ihre Richtantennen in alle Himmelsrichtungen und zeitlich teilweise versetzt, also mehrmals aus. Kein Wunder also, dass die besagten Weihnachtsgrüße nicht nur einmal mit mehr oder weniger Qualität, sondern stets auch mit nicht nachlassender Rührung erneut angehört wurden. Ein im Namen der gesamten Besatzung, besonders natürlich der besonders Auserwählten, gesendeter Empfangsbericht an NDR und Deutsche Welle beendete das einmalige Erlebnis.

Die Mannschaft des lokalen Senders Rostock produzierte eine Seeleute-Gruß- und Wunschsendung mit Grüßen, Informationen rund um die Seefahrt und viel Musik, die sonntags bei Radio DDR ab 0.05 Uhr und bei Stimme der DDR montags ab 0.05 Uhr, nur auf Kurz- und Langwelle, ausgestrahlt wurde. Diese Sendung wurde aller 14 Tage produziert. Gestaltet wurde das Programm von den beliebten Moderatoren Ruth Raasch und Jochen Wilken, die leider schon vor längerer Zeit verstorben sind. Die Übermittlung der Grüße erfolgte kostenlos. Mit Beginn der Ferienwelle in den Sommermonaten wurde diese Sendung sonntagnachmittags ab 14.05 Uhr wiederholt.

Die Mannschaft des lokalen Senders Rostock produzierte eine Seeleute-Gruß- und Wunschsendung mit Grüßen, Informationen rund um die Seefahrt und viel Musik, die sonntags bei Radio DDR ab 0.05 Uhr und bei Stimme der DDR montags ab 0.05 Uhr, nur auf Kurz- und Langwelle, ausgestrahlt wurde. Diese Sendung wurde aller 14 Tage produziert. Gestaltet wurde das Programm von den beliebten Moderatoren Ruth Raasch und Jochen Wilken, die leider schon vor längerer Zeit verstorben sind. Die Übermittlung der Grüße erfolgte kostenlos. Mit Beginn der Ferienwelle in den Sommermonaten wurde diese Sendung sonntagnachmittags ab 14.05 Uhr wiederholt.

Die Ferienwelle wurde über Jahre vom Standort Putbus abgestrahlt. Dazu rückte ein fahrbarer Sender samt Personal aus dem Funkamt Leipzig zur sozialistischen Hilfe an. Das Hörerpublikum bestand schließlich im Wesentlichen aus Sachsen. Die stellten dabei fest, dass man von Rostock aus zur See fahren konnte und bewarben sich bei der DSR. So schließt sich der Kreis.

## Seemannsweihnacht über „Stimme der DDR“ und „Radio Berlin International“

Seeleute, die Weihnachten fern der Heimat verbringen, haben auch in diesem Jahr Gelegenheit, mit ihren Angehörigen Grüße auszutauschen. Für die Übermittlung stehen die Nächte vom 23. zum 24. Dezember und vom 24. zum 25. Dezember zur Verfügung. Beide Sendungen beginnen jeweils um 0.05 Uhr. Die Grüße in die Heimat bzw. die der Angehörigen, die in den genannten Nächten berücksichtigt werden sollen, müssen bis zum 10. Dezember 1987 an folgende Adresse gesandt werden:

**„Stimme der DDR“  
Berlin, 1160**

**Kennwort:**

**„Seemannsweihnacht“**

Bitte nur Postkarten senden und den vollen Namen des Grußempfängers bzw. des Schiffes nicht vergessen





Man kann mit Fug und Recht sagen, dass mit diesen Sendungen dem Berufsstand des Seemanns eine Wertschätzung entgegengebracht wurde, die später so nicht mehr zu erfahren war. Mit dem DSR-Seemann schmückte sich jeder in der Republik gerne.

Gelegenheiten für die Seeleute, sich den Radiomachern gegenüber erkenntlich zu zeigen, ergaben sich selten. Unter der Überschrift „Modeschlager für die Solidarität“ wurde Ende der 1980er in der VOLL VORAUS die besondere Verbundenheit der DSR-Seeleute mit dem Rundfunk in der DDR herausgestellt, als es hieß:

*Wasserholz, oder auch Wunderholz genannt, ist in Mode gekommen. Die Nachfrage nach diesen sehr dekorativen Gewächsen steigt immer mehr. Also hat sich ein findiger Mitarbeiter von Stimme der DDR gesagt, wo Nachfrage herrscht bezahlt man auch schon mal ein bisschen mehr und wenn es dann noch*

*für die Solidarität ist, muss doch was zu besorgen sein. Und man fand ein Land – Nicaragua. Da die Solidarität mit diesem Land selbstverständlich ist, sind FDJler am Ball. Man nahm Kontakt auf und bekam die Antwort, dass die FDJler das Wasserholz schlagen würden. Nun stand nur noch das Transportproblem. Es wurde ein Schiff gesucht, das Solidaritätsgüter nach Nicaragua brachte und die Wasserhölzer mit in die DDR nehmen kann. So fiel die Wahl auf MS GLAUCHAU. Für uns FDJler war es sofort Ehrensache, die so genannten Wasserhölzer in Pflege zu nehmen. Es ist uns gelungen, die Hölzer in einem guten Zustand und mit vielen Trieben nach Rostock zu bringen. Wir wünschen den Kollegen von Stimme der DDR ein gutes Gelingen ihrer Versteigerung am 26. August auf dem Berliner Alexanderplatz.*

Mancher wollte sich mit den Informationen aus der Schiffspresse nicht begnügen. Der brachte sein eigenes Radio mit an Bord oder kaufte es unterwegs ein. Hein Seemann genoss den Vorzug, sich in Aden, Singapore, Hongkong oder anderswo mit den entsprechenden Produkten eindecken zu können. Diese entsprachen dem aktuellen technisch-wissenschaftlichen Höchststand. Den Bedürfnissen des Seemanns angemessen, handelte es sich meistens um Geräte, die den Empfang aller Sender auf den Rundfunkbändern im Kurzwellenbereich ermöglichten, auch der Deutschen Welle. Der Seemann durfte sich nur nicht dabei erwischen lassen. Die Nazis bestraften das Hören der BBC mit dem Tode, dem Seemann konnte das Hören der DW unangenehm aufstoßen. Der Funkoffizier befand sich immerhin in der glücklichen Lage, berufliche Gründe ins Feld zu führen, wenn das Pausenzeichen der DW aus der Funkraumtür klang. Walter Hess berichtet zum Beispiel:

*1966 bis 1972 bin ich fast ausschließlich nach Asien gefahren und habe regelmäßig an den RBI-Beobachtungen teilgenommen. Zum Vergleich habe ich damals auch die Deutsche Welle gehört. Auf den „Stammschiffen“ hatte ich in meiner Kammer regelbare Lautsprecher installiert und konnte so in der wachfreien Zeit genüsslich über die Empfänger im Funkraum die Hitparade von Radio Luxemburg hören. Auf MS GOTHÄ habe ich auch gerne manchmal*







Der Weltempfänger aus Singapur

*Ja, für Hein Seemann ist das Radio wohl immer eines der ersten Dinge gewesen, die mit an Bord gebracht wurden. Wenn ich so an die ersten Jahre meiner Fahrzeit ab Juli 1957 denke, gehörte zu der Ausrüstung nicht nur das Radio, nein, der „Zerhacker“ war das Wichtigste, waren doch alle Schiffe mit Gleichstromnetzen ausgerüstet.*

*Von Juli 1957 bis September 1960 fuhr ich bei der DDG Hansa (BÄRENFELS und ARGENTFELS) im Indien- und Persischen Golf-Dienst. Auf meiner ersten Ausreise wurde mir gleich „klar gemacht“, dass sonntags die Sportausstrahlungen der Deutschen Welle in die Messen zu übertragen seien, hatte doch meistens der Funker das beste Radio an Bord. Weiter gab es während der Woche auch noch so einige Sportsendungen und die Nachrichten, die ich meistens auf das bordeigene Tonbandgerät aufnahm und dann zu den Mahlzeiten in die Messen übertrug.*

*Ich habe auch in diesen ersten Jahren häufig die Schiffspresse (Hamburger Abendblatt) mit Artikeln aus der DW aufgefüllt, wenn man Aufnahme-Schwierigkeiten hatte, was besonders in den Häfen meistens der Fall war. In den ersten Jahren habe ich auch regelmäßig Empfangsberichte der DW mit Zeiten und Frequenzen aufgezeichnet, teils für mich und teils für die DW. Eigene KW-Empfänger waren zu der Zeit doch noch recht teuer und ziemlich klobig, weil sie mit Röhren bestückt waren. Kleinere Transistoren-KW-Empfänger kamen erst in den späten 60er-Jahren auf.*

*Von 1961 bis 1970 fuhr ich auf Schweizer Schiffen (SUNDADELE und SUNAMELIA) in der Kanada-Karibik-Fahrt. Presseaufnahmen vom Hamburger Abendblatt waren selten, meist nur die sonntäglichen Fußballergebnisse. Deutsche Welle hörten nur die wenigen Deutschen, Empfang war immer sehr zufrieden stellend. Die Schweizer hörten ihren eigenen Schweizer KW-Rundfunk und waren wenig an der DW interessiert.*

*Von 1971 bis 1978 war ich in der gleichen Fahrt auf deutschen Schiffen der Reederei Fisser & van Doornum tätig. Die Hamburger Abendblatt-Presse nahm ich nicht oft auf, weil sie außerhalb der Dienstzeit lag. (Für die Funkoffiziere der DSR war die Aufnahme der VOLL VORAUS Schiffspresse eine Pflichtveranstaltung außerhalb ihrer Dienstzeit.- Red.) Deutsches Personal waren nur die Offiziere und Ingenieure, Bootsmann und Deckschlosser. Und diese hatten meistens schon ihren eigenen KW-Empfänger dabei. Die transistorisierten KW-Empfänger wurden kleiner und vor allen Dingen billiger.*

*Von 1979 bis 1981 fuhr ich mit Fisser & v. Doornum weltweit Charter, West- und Ost- Afrika, Indien, Japan. Presse-Aufnahmen weniger, DW wurde regelmäßig von den deutschen Besatzungsmitglieder über eigene KW-Empfänger gehört.*

*Auf Chemikalientankern unter deutscher Flagge fuhr ich von 1981 bis 1988 schon mit Satelliten-Kommunikation im Fahrtgebiet Kontinent – USA – Karibik – Panamakanal – Südamerika. Der Empfang der DW war immer ausreichend und gut, jeder hatte praktisch seinen eigenen KW-Empfänger, wenn er nicht von der Reederei in die Kammern schon eingebaut worden war. Schiffspresse gab es selten, wenn überhaupt.*

*Nach meinem Ausscheiden aus der Seefahrt 1989 und dem Umzug nach Kanada stand der kleine Sony ICF 2001, der auch 12 Jahre auf See mitmachte, auf dem Schreibtisch und hielt mich über Ereignisse in Deutschland durch die DW auf dem Laufenden, bis diese eines schönen Tages die Kurzwellen-Dienste einstellte. Jetzt empfangen wir die DW über den Satelliten, allerdings als Fernsehen.*

Meinungsvielfalt – die Bedeutung dieses Wortes hat Radio Berlin International zu spät erkannt. Erst im Sommer 1990, als alle Messen gesungen waren, versprach RBI, sich dem wahrhaftigen (kommt von Wahrheit) Informationsbedürfnis der werktätigen Massen zu stellen. An seine Hörer gerichtet, stellte RBI fest:

*Wenn Sie in den letzten Wochen und Monaten unsere Programme verfolgt haben, dann waren Sie per Äther Zeuge tiefgreifender Veränderungen in unserem Land. Sie haben alle Bereiche des politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Lebens erfasst – nicht zuletzt auch die Medien. Der Rundfunk der DDR ist heute eine unabhängige öffentliche Einrichtung, offen für alle politischen und gesellschaftlichen Kräfte des Landes, die sich auf dem Boden der Verfassung bewegen.*

*Schnelle, wahrheitsgemäße und interessante Informationen aus allen gesellschaftlichen Sphären – diesem Anliegen fühlen auch wir Journalisten von Radio Berlin International uns verpflichtet.*

*In der Hoffnung, Ihnen ein attraktives Angebot zu machen, Ihr Interesse an unserem Land und seiner Entwicklung zu befördern und unsere freundschaftlichen Kontakte zu vertiefen wünschen wir Ihnen einen möglichst störungsfreien Empfang.*

In dieser Phase kam RBI in Seefahrerkreisen noch einmal zu Ehren, weil die Seeleute nach jeder neuen Nachricht aus der Heimat gierten.

Am 3. Oktober 1990 um null Uhr wurde an den Senderstandorten Nauen und Leipzig auf die Frequenzen von Radio Berlin International unterbrechungslos das Programm der Deutschen Welle geschaltet. Der DDR-Rundfunk war Geschichte, ebenso wie die Verbundenheit des Seemanns mit dessen Programmmachern.

Heute herrscht auf den Rundfunkbändern im Kurzwellenbereich tiefes Schweigen. Kein Seemann braucht sich mehr mit seinem kleinen Weltempfänger an Deck zu stellen, um die Deutsche Welle zu hören. Entweder er kann mit viel mehr technischem Aufwand deren TV-Empfang über Satellit nutzen oder er ist vom Weltgeschehen genauso abgenabelt wie zu Zeiten Admiral Nelsons.

Trotz vorangegangener Proteste von Seglern und Seefahrern wurden am 13. Januar 2015 die Mittelwellenfrequenzen des Norddeutschen Rundfunks abgeschaltet, auf denen bis zuletzt der deutsche Seewetterbericht übertragen worden war. Damit hat sich das Kapitel Rundfunk für den Seemann endgültig erledigt.



## Grundberührung im Kleinen Belt

Es trug sich zu im März des Jahres 1973. Wir Deutfracht-Seefahrer waren mit dem Typ IX-Schaukelpferd VOCKERODE full ship Schwedenerz von Narvik nach Rostock unterwegs. Da wir in Narvik drei Tage auf Reede im Fjord herumgetrödeln hatten, weil vor uns ein 60.000 tdw Bulker der Reederei Oldenburg an die Schütte gelassen wurde, war unser Alter auf der Rückreise etwas unruhig. Über das Warum, Wieso, Weswegen später etwas mehr Aufklärung.

Matrose Micha hatte erstmals in seinem Leben während der Reedeliegezeit im tiefen Blauwasser-Fjord von Narvik einen dicken Fisch an Deck gezogen.

Mehr so aus „Spaß“ und ohne Erfolgsdruck hatte ich einen an einer stabilen Angelsehne befestigten „Blinker“ achtern neben der Fuhlbrass über Bord geworfen und auf Regieanweisung der auf dem Achterdeck herumlungernenden Freiwächter immer mal an der Leine gezogen, sodass der Blinker unter Wasser auch mal richtig blinkte. Dann in dem Moment, wo ich schon einpacken wollte, spürte ich Widerstand. Erst dachte ich, der Haken habe sich an einer Schraubenflanke festgehakt. Doch dann machte ich an der Leine Bewegung aus, und das Jagdfieber aus der Menschheit grauer Vorzeit überfiel mich bzw. uns schlagartig. Nach einer gefühlten Ewigkeit und sehr klugen Ratschlägen meiner zuschauenden „Angelexperten“ wurden wir für unsere Geduld belohnt. Kurz unter der Wasseroberfläche zeigte sich ein Kabeljau von der Länge und dem geschätzten Gewicht eines Spanferkels.

Jetzt schaltete sich der Alte aus der Nock ein und riet uns, den dicken Fisch über die auf Wasserspiegelniveau heruntergelassene Gangway mit einem Bootshaken an Deck zu hieven, weil sonst möglicherweise das Hochziehen an der Angelsehne ein Herausreißen des Hakens aus dem riesigen Dorschkopp bedeutet hätte. Gesagt, getan. Angelsehne Micha kletterte mit Bootshaken und Sehne die heruntergelassene Gangway hinab. Er zog, leise und beruhigend mit dem dicken Dorschkopp redend, diesen Fisch, der nur widerwillig an Bord wollte, an sich heran.

Nach dramatischem Kampf hatte Micha dem Dorsch den Bootshaken hinter die Kiemen platziert und zog das arme Viech unter anerkennendem Gemurmel der Zuschauer über die Gangway hoch an Deck. Der Fisch und sein Angler wurden vom Chefkoch mit breitem Grinsen empfangen. Der Smutje erklärte, dass der Kabeljau für eine Fischmahlzeit der gesamten Besatzung (32 Mitglieder) ausreiche, er aber erst einen Tag abhängen müsse, damit er filetiert und gebraten werden kann. Wie von Chefkoch vorgeschlagen, erfreute sich einen Tag später die gesamte Besatzung zu Mittag in den beiden Messen am frischem gebratenen Kabeljaufilet. Dieses Glück des Junganglers setzte sich auf der Rückreise via Rostock leider nicht fort.

Bei unserem Schiffszimmermann Peter gab es eines Abends etwas zu feiern. Er hatte in der Smoketimekammer eine wunderschöne Sitzecke aus edlen nordischen Hölzern gezimmert, geschreinert, geschraubt und abgeschliffen. Stolz auf seine gelungene Arbeit hatte er vorsorglich Bier und WBS in seiner Kammer gebunkert, nach Feierabend seine Kammertür weit geöffnet und Creedence Clearwater Revival aus seinem japanischen JVC-Musikschrank durch die Gänge dröhnen lassen.

In Windeseile hatte es sich bei den Freiwachen, Flurplattenindianern, Schmiernippeln und Tagestörndecksdödeln herumgesprochen, dass bei Peter eine „Holzwurmparty“ steigt. Es kamen die Freunde des doppelt pasteurisierten Gerstensaftes „Rostocker Hafenbrühe“, die Genossen Genießer des „Sternburger“, oder des „Lübzer“ und die Experten des „Weinblattsiegel“ aus Sergej Schilkins Bauernhofdestille an der B1 in Berlin-Kaulsdorf.

Wenn immer eine Kiste Gerstensaft geleert war, wurde sie auf den Gang entsorgt, damit in der Kammer etwas mehr Platz für neue Festgäste geschaffen werden konnte. Es war eine schöne Feier und uns schwante so gegen ein Uhr in der Frühe, als wir uns langsam und bier-brandweinselig in unsere Kojen verholten, noch nicht, dass uns diese schöne Nacht noch eine böse Überraschung bereithalten sollte. Früh sechs Uhr knallte explosionsartig meine Kammertür gegen die Stirnseite meiner Koje und der Wachmatrose schrie: „Reise, reise, aufstehen, aber dalli dalli, wir sitzen auf Dreck. Du hast ab acht Uhr Wache. Hoch mit dem besoffenen Arsch!“

Ich muss zugeben, mir wurde etwas unheimlich zumute. Eine ungewohnte Stille im Schiff, kein Motorengewummer oder Kojenvibrieren beim Umsteuern der Hauptwelle, keine Bewegung des Schiffes in Form von angenehm leicht wiegendem Seegangsgeschaukel, Gerolle oder Gestampfe. Der Dampfer lag wie ein Brett oder besser gesagt wie ein totes Stück Eisen auf einer Sandbank im Großen Belt auf der Untiefe Ryggen fest. Nur langsam, nach mehreren Schluck Wasser zur Bekämpfung des „Katers“ realisierte ich, was etwa um drei Uhr in der Früh passiert war.

Unser Alter hatte es eilig, da bei ihm zu Hause eine Doppelhochzeit ihre Schatten voraus warf. Seine junge hübsche Tochter wollte in wenigen Tagen in den Stand der Ehe treten, und am gleichen Tag wollte die Gattin unseres Alten das Silberne Hochzeitsjubiläum mit ihrem Kapitän feiern. Alle waren voller angespannter Vorfreude, und um den Termin auf dem Rostocker Standesamt zu schaffen, waren wir mit ca. 16,5 Knoten durch das komplizierte Seegebiet gepflügt.

Dem Wachoffizier der Hundewache von null bis vier Uhr wurde etwa gegen Drei vom Wachmatrosen aus der Nock gemeldet: „Tonne an drei Strich Steuerbord voraus.“

Jetzt in der Stunde der „Toten Augen“, der Phase des tiefsten RAM-Schlafes, schlug vermutlich brutal der „Hundewachenvirus“ zu, der zu Beginn der Wache regelmäßig mit schwarz-braunem Kaffee der Marke „Hochland“ aus einer goldbraunen Kaffeebüchse aus Halle an der Saale bekämpft wurde.

Unser Hundewachennautiker verschnarchte die Kursänderung nach Backbord, die auf der aktuell berichtigten Seekarte des Deutschen Seehydrographischen Dienstes für diesen Kurs an dieser Tonne vorgeschlagen wurde. Wir rauschten mit Hochgeschwindigkeit und voll beladenem Schiff auf eine Sandbank, die deutlich auf der Seekarte verzeichnet war.

Der Wachmatrose schilderte später das Geräusch bei der Grundberührung etwa so, als wenn ein Starfighter in rund 50 m Höhe über die Brücke gedüst wäre.

Jetzt kamen Luzifer der Gehörnte mit dem Bocksfuß oder der nach faulem Fisch riechende Klabautermann oder beide gemeinsam in das Spiel. Beim Auflaufen auf die unter Normalnull liegende Landmasse knallte der Alte mit dem Kopf an die Kojenstirnwand, rollte sich blitzschnell aus der Koje, war eine Minute später halb angezogen auf der Brücke und ließ sich vom Wachoffizier berichten. Dann nahm er das Heft des Handelns in die Hand. In Absprache mit dem Chief wurde versucht, den Dampfer mit eigener Maschinenkraft von der Sandbank frei zu bekommen. Der Versuch, mehrmals wiederholt, schlug fehl. Als ob nun nicht schon alles schlimm genug war, riss bei einem Voll-Zurück-Manöver auch noch ein Kolben und alle Dienst habenden Assis, Flurplattenindianer, Hilfsschmiernippel und der Chief fluchten im Keller wie die Kesselflicker.

Aber das Unheil sollte noch weitergehen. Der Alte hatte sich mit dem Wachoffizier und dem Wachmatrosen im Kartenschapp eingeschlossen und nordete beide auf folgende Unglücksvariante ein, die sie gemeinsam vor dem Rostocker Seegericht präsentieren sollten: Vor



uns falsch fahrende Fischer sind an Backbord herumkarijolt und wir konnten deshalb die Kursänderung nicht rechtzeitig durchführen, was zum Auflaufen führte.

Die Seerichter, selbst teilweise langjährig zur See gefahrene Kapitäne, nahmen den Wachmatrosen in die Mangel, nachdem sie auf Nachfrage bei der Küstenwache Danemark berichtet bekamen, dass keine Fischer in dieser Nacht in der Nähe der Unglücksstelle unterwegs waren. Es dauerte nicht allzu lange, bis der Wachmatrose nach hochnotpeinlicher Befragung umfiel und die tatsächliche Variante vor Gericht schilderte. Der Alte wurde nach dem Verfahren leider zum II. Nautischen Offizier degradiert. Uns als Mannschaft tat der Alte unendlich leid, da wir wie ein Mann hinter ihm standen, was auf DSR/Deutfracht-Dampfern zur damaligen Zeit nicht immer selbstverständlich war.

Aber eines nach dem anderem. Ich kam kurz vor acht Uhr auf die Brücke und meldete mich bei Chief Mate Schumi zur Wache. Der Alte saß übernachtigt und unrasiert auf seinem Brückenstuhl und stierte mit leerem Blick aus dem Brückenfenster. Man sah ihm an, was er die letzten Stunden durchgemacht hatte. Ich hatte ihn aus der Vergangenheit immer in tadellos sitzender Uniform mit einem Lächeln im Gesicht und als unerschöpflichen Geschichten-erzähler aus seiner langen Fahrenszeit in Erinnerung. Er hatte die Fremdsprachen Englisch, Französisch, Spanisch und Schwedisch fließend drauf und fuhr lange als Kapitän auf dem Passager VÖLKERFREUNDSCHAFT als sie in Charter für die Schweden fuhr.

So gegen neun Uhr näherten sich von der dänischen Küste her zwei Hochseeschlepper, die anboten, uns gemeinsam vom Sand herunterzuziehen. Der Chief Mate gab Order an die Decksbesatzung, ja keine Leine anzufassen, die ggf. herübergeworfen wird. Dann wäre die Deutfracht-Internationale-Befrachtung-Reederei Rostock sofort um 10.000 DM ärmer gewesen.

Am nächsten Tag gingen bei uns ein Leichter Kahn, der Schwimmkran GOLIATH und ein Hochseeschlepper von der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock längsseits. Nach dem Ableichtern um ca. 3000 t Erz in den Leichter Kahn wurden wir vom Bergungsschlepper HERKULES achteraus mit Hochseeschleppleine vom Dreck gezogen, und wir gingen daran, die Ballasttanks zu kontrollieren, ob sie irgendwo von außen Wasser zogen. Wäre dies der Fall gewesen, waren wir darauf vorbereitet, uns mit den Rettungsbooten Richtung Dänemark in Sicherheit zu bringen. Mit dem Hochseeschlepper war Havariikapitän „Schiffsopa“, ein erfahrener Vorkriegskapitän, an Bord gekommen und hatte das Kommando bei Abbergung und Weiterreise übernommen.

In langsamer Schleichfahrt tuckerten wir mit defektem Motor Richtung Heimat. Kurz vor Rostock erhielten wir über Bordfunk vom „Schiffsopa“ die Ansage: „Das Schiff läuft nicht nach Warnemünde in die Warnowwerft, sondern über den NOK nach Hamburg zu HDW an den Reiherstieg.“ Die Besatzung war darüber nicht direkt unglücklich, dass ihre Lieben in Rostock oder zu Hause in Sachsen sie erst etwas später an die liebende Brust drücken konnten.

Was wir in den sechs Wochen Werftzeit in Hamburg erlebten, spottet jeder Beschreibung. Deshalb mache ich daraus eine nächste Bordgeschichte.



## Frachtschiffpassagiere

Passagiere an Bord eines Frachtschiffes waren immer etwas Besonderes und nicht zu vergleichen mit Fahrgästen auf Passagierschiffen. Während sie auf Passagierschiffen die Mehrheit der an Bord befindlichen Personen und darüber hinaus den Mittelpunkt des Geschehens der Seereise repräsentierten, waren solche auf Frachtschiffen immer in der absoluten Minderheit und mussten sich mehr oder weniger dem täglichen Schiffsalltag unterordnen.

Natürlich wurde den gegen Entgelt Reisenden auf Frachtschiffen im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten auch so gut es ging Annehmlichkeiten bereitet und entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt. Und die Passagiere integrierten sich mit fortschreitender Reisedauer auf Grund der örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten manchmal mehr, manchmal weniger in den Bordablauf.

Im Verlauf der Reise wurden sowohl die Seeleute als auch die Passagiere erfahrungsgemäß redseliger, sodass sich eine zunehmend intensivere Kommunikation über Gott und die Welt, manchmal auch zum Leidwesen der Schiffsleitung, entwickelte.

Kam dann auch noch der liebe „Aljohol“ ins Spiel, entwickelten sich manche Verbrüderungsszenen. Alles hing natürlich von der Einstellung und dem generellen Auftreten der Passagiere ab, denn grundsätzlich wurde ihnen respektvoll begegnet und jedes Besatzungsmitglied trug seinen Teil dazu bei, den Damen und Herren die Reise so angenehm und erlebnisreich wie möglich zu gestalten.

Im Folgenden sollen einige der mehr oder weniger gut im Gedächtnis haften gebliebenen Erinnerungen an die unterschiedlichsten Typen von Passagieren wiedergegeben werden. Man kann dabei durchaus den Bogen von unterhaltsam lustig bis bereits „grenzwertig“ spannen.

So hatten wir auf MS STRALSUND Ende der 1960er-Jahre eine ältere tropengegerbte britische Lady an Bord, die nach Enteignung ihrer Farm in Kenia die Rückreise nach Old England antreten musste. Dass die Kammern nicht klimatisiert waren, störte die alte Dame nicht, sie war ja tropenerprobt. Allerdings musste der Obersteward bis zum Auslaufen Mombasa alle ihr in den Messen, Pantrys und sonstigen Gemeinschaftsräumen einschließlich ihrer Passagierkammer zugänglichen Kühlschränke mit *soda water* (nicht Selterswasser!) bestücken und permanent auffüllen. Dann sah man die Lady immer mit einem geflochtenen Bastkörbchen über der Schulter herumwuseln, in dem sich als wichtigste Utensilien eine Flasche Whisky und ein Whiskybecher befanden. Damit drehte sie ihre Runden von Kühlschrank zu Kühlschrank bis sie am Abend meistens abgefüllt in ihrer Kemenate verschwand. Täglicher Höhepunkt war die von ihr als britische Lady natürlich eingeforderte *tea time*, zu der immer ein oder zwei Offiziere zu ihrer Gesellschaft abgestellt werden mussten. Die fanden das von ungeheuer lustig über amüsant bis total grauenvoll.

Auf den Reisen von Europa zum schwarzen Kontinent konnte man manchmal regelrechte menschliche Metamorphosen erleben.

So nahmen wir von Rostock einen adrett *business like* gekleideten dunkelhäutigen Herrn mit nach Takoradi (Ghana), der in Dresden erfolgreich Physik studiert hatte. Er erregte durch sein gebildetes seriöses Auftreten überall Aufmerksamkeit und war ein angenehmer Gesprächspartner. Je weiter wir allerdings nach Süden kamen und je höher die Temperaturen kletterten desto mehr veränderte sich sein Aussehen und seine Erscheinung. War es



anfänglich nur die Umstellung auf kurzärmliches Hemd und Hose, wurde es angesichts erster erkennbarer Affenbrotbäume an Land zunehmend Unterhemd und hosenähnliches Beinkleid. Seine Sprache wandelte sich von ursprünglich gutem Deutsch in mehr und mehr für uns nur bruchstückhaft zu verstehendes Englisch und weiter zu seiner Landessprache. Als wir in Takoradi festgemacht hatten, brüllte er festlich in einen Schlafanzug gekleidet vom Hauptdeck herunter zu einer auf der Pier versammelten Menschengruppe, die in ein frenetisches Geheul ausbrach. Da waren alle Dämme gebrochen. Wir, unsere Sprache und Kultur existierten nicht mehr, und nach Abschluss der üblichen Formalitäten des „disembarking“ verschwand er in einer schwarzen Menschentraube.

Und wie es der Zufall wollte, fuhr ein paar Reisen später seine Dame des Herzens mit uns nach Westafrika, die ihrem nun sicherlich wohlhabenden Ehemann in das afrikanische Paradies nachreiste. Als wir wieder in Takoradi festgemacht hatten, befand sich ebenfalls wieder eine Gruppe Afrikaner zum Empfang auf der Pier, aber von ihrem Gatten weit und breit nichts zu sehen. Das war die Einstimmung in eine Kette von Riesenenttäuschungen, bis dieses bedauernswerte weibliche Wesen wieder an der Pier stand und bettelte nach Hause mitfahren zu dürfen.

Passagiere ganz anderer Art fuhren heimreisend von Ostafrika auf MS STOLLBERG mit. Das Ehepaar Sp., nach einem mehrjährigen Einsatz des Vaters als Korrespondent der Zeitschrift „Horizont“ für Ostafrika zusammen mit ihren drei Jungs, hatte sich an Bord ganz gut eingelebt. Es war nun bei den Lords allgemein gebräuchlich, Neuankömmlingen schnell treffende Namen zur besseren Unterscheidung zuzuordnen. So wurde der Erste der drei Jungen wegen seiner ausgeprägten Sommersprossen „Spritzkuchen“ und der Zweite wegen seiner „Pölsterchen“ „Pfannkuchen“ genannt. Und der Dritte im Bunde kam zum Mittagessen in die vollbesetzte Offiziersmesse und rief „Mama, die nennen mich alle Adlerauge!“

Auf dieser Reise liefen wir als ersten Kontinenthafen Liverpool an. Wegen Schlechtwetter sollten wir erst einmal im Bristol-Canal vor Anker gehen. Auf Grund des heftigen Sturms hielt allerdings unser Anker nicht und wir mussten drei- oder viermal Anker auf gehen und uns einen neuen Platz suchen. Am Morgen saßen dann alle etwas übernachtigt mit dicken Klüsen beim Frühstück, als unsere Passagiersfamilie eintrat und die Dame sagte: „Kapitän, ich habe das Gefühl wir treiben ...“ Da bliesen schon einige der Offiziere die Backen auf, aber die exzellente Geistesbeherrschung unseres Kapitäns hat die Situation gerettet.

Auf MS KARL MARX in der Fernost-Fahrt gab es wieder ein ganz anderes Klientel an zahlenden Gästen – Rundreisepassagiere der unterschiedlichsten Charaktere.

Eine Zeit lang fuhren häufiger Passagiere aus der alten Bundesrepublik mit, die ihre Reise über Hansetourist, eine der DKP „nahestehende“ Reiseagentur, gebucht hatten. Wir vermuteten immer, dass dort mit dem Slogan geworben wurde, nach Reiseende sagen zu können: „Ich verbrachte drei Monate unter Kommunisten ...“

Auf einer dieser Reisen hatten wir die langjährige Mätresse eines Bankbeamten und einen deutsch-argentinischen katholischen Priester an Bord. Unser „Merkwürden“ war ein weiser unterhaltsamer Mensch, der anfangs versuchte, die Bescheidenheit eines katholischen Priesters zu verkörpern. Aber einmal nach der zweiten Flasche Rotwein ließ er doch die Katze aus dem Sack und erzählte von manchmal mehrtägigen Feiern mit allen Nachbarn auf seiner Hacienda bei vino tinto und asado. Auf seine priesterliche Tätigkeit angesprochen antwortete er dann: „Wissen Sie, eine halbstündige Predigt muss man gut einteilen. 5 Minuten predigen Sie für die Gemeinde, danach hört sowieso keiner mehr zu. 10 Minuten predigen Sie für sich selbst, gehen ihren eigenen Gedanken nach. Und 15 Minuten predigen Sie für den Teufel ...“ Als Zeichen unserer Sympathien für die beiden so unterschiedlichen Passagiere wurden

sie mit dem von der Kombüse gebackenen Orden „Hammer und Sichel“ unter dem Bildnis unseres „Schiffsübersvaters“ ausgezeichnet.

Der Reigen der erwähnenswerten Passagiere reichte von den zwei verdienstvollen Altkommunisten Walter B. und Fritz B. sowie einer ehemaligen Oberstaatsanwältin aus Dessau, die sich in der Nachkriegszeit bei der Zerschlagung einer mächtigen professionellen Schieberbande einen Namen gemacht hatte, bis zu einem Bildhauer aus Weimar, dem es fast nicht gelang,

aus den mitgebrachten zig Kilogramm Gips einen schönen Abdruck des Charakterkopfes unseres Bootsmannes zu formen, weil die Gipsampe wegen der permanenten kräftigen Vibrationen unseres stolzen Schiffes schon immer vor dem Festwerden herunter kleckerte.



Die Lady und der Priester unterm Schiffsübersvater

Das Highlight der Passagier-Passagen erlebten wir allerdings auf einer Reise Mitte 1976. Mitreisende Fahrgäste waren die Fachverkäuferin Frau K. – so bezeichnet im Reisepass – aus Karl-Marx-Stadt, ein KFZ-Meister aus dem Raum Eisleben, dessen Name mir entfallen ist, und ein tschechisches Ehepaar K. Herr K. war Mitarbeiter eines Naturkundemuseums in Prag und reiste mit seiner Ehefrau von Rostock bis Japan und zurück nach Singapur, um von dort zu einem Freund auf einer philippinischen Insel weiterzureisen, der eine ganz seltene Schnecke entdeckt hatte. Es war also ein illustres Quartett, das uns viel Freude bereiten sollte.

Die Überfahrt nach Südostasien verlief relativ ruhig, den ersten Krach gab es in Hongkong, das damals noch britische Kronkolonie war. Die Immigration untersagte den Passagieren mit kommunistischen Pässen grundsätzlich den Landgang. Ein entsprechendes Immigration-Formular, in dem als Nationalität „doubtful“ (zweifelhaft) stand, stand, verweigerten sie zu unterzeichnen. Da half auch kein gutes und ebenso energischeres Zureden. Die Immigration ließ daraufhin den Kapitän eine Erklärung unterzeichnen, die nochmals das ausdrückliche Landgangsverbot enthielt und eine Verpflichtung, dass er alles in seiner Macht Stehende zu unternehmen hat, diese Passagiere wieder mit außer Landes zu nehmen. Nun hatten der Chief, der II. Nautische Offizier und ich unsere Ehefrauen ebenfalls mit an Bord. Mit ihnen konnten wir problemlos Hongkong entdecken, da sie als Stewardessen auf der Besatzungsliste standen. Das war üblich, allerdings den Passagieren nicht bekannt und wurde sofort als Diskriminierung und Schikane ausgelegt. Trotz Bemühen der Schiffsleitung verschlechterte sich das Bordklima auf der weiteren Reise zusehends. In Japan klappte es zwar wieder mit dem Landgang für die Passagiere, obwohl die japanischen Behörden formell auch „sensibel“ auf kommunistische Pässe reagierten. Auf der Rückreise in Hongkong wieder dasselbe Spiel, aber der Höhepunkt sollte dann in Malaysia kommen. Das Ehepaar K. wollte eigentlich in Singapur für seine Weiterreise zu den Philippinen absteigen. Dummerweise war der Anlauf der Löwenstadt wegen nicht vorhandener Ladung gestrichen worden und nur wegen der Passagiere wäre das ein nicht bezahlbares Unterfangen gewesen. Dieser Umstand war für die Passagiere Anlass, den Vorwurf der Schikane und Diskriminierung eine weitere Stufe nach oben zu treiben.



Unser nächster Hafen hieß Port Klang in Malaysia. Als wir noch mit den Behörden, die von Hause aus kommunistischen Pässen auch nicht gerade wohl gesonnen waren, über eine praktikable Lösung für die Weiterreise des Ehepaar K. und einen Landgang der beiden DDR-Passagiere verhandelten und ihnen einen positiven Ausgang in Aussicht stellen wollten, platzte die Nachricht herein, dass sich das Ehepaar K. auf ein Boot mit Hafenarbeitern geschmuggelt hatte und mit ihnen an Land gefahren war. Damit war der Zoff mit den Behörden unvermeidlich geworden. Die nachfolgenden Stunden vergingen mit vielen Telefonaten und Gesprächen, unser Reedereivertreter bekam richtig Stress. Es stellte sich heraus, dass das Ehepaar K. auf dem kürzesten Weg zur sowjetischen Botschaft gefahren war, welche die offizielle Vertretung für die im Urlaub befindlichen Beamten der tschechoslowakischen Vertretung übernommen hatte. Was sich dort im Einzelnen abgespielt hat, blieb uns unbekannt. Wir wurden lediglich darüber informiert, dass der sowjetische Botschafter Bendryshev – den wir übrigens bei einem freundschaftlichen Volleyballspiel eine Reise zuvor kennen- und schätzen gelernt hatten – alle sowjetischen Vertretungen im Raum Südostasien angewiesen hatte, die Türen vor dem Ehepaar K. mit Sofortwirkung verschlossen zu halten. Also muss es dort schlimm zugegangen sein. Wir sahen das Ehepaar auch nicht wieder, nur ein Vertreter kam an Bord, um unter Zeugen ihr gesamtes Gepäck abzuholen.

Was wir zu diesem Zeitpunkt auch nicht wussten, war, dass die Passagiere, vermutlich angestachelt durch das Ehepaar K., einen gemeinsamen Brief an das Zentralkomitee der SED nach Berlin geschickt hatten. Sie beschwerten sich darin massiv über die Zustände auf dem MS KARL MARX und die Diskriminierung und Einschüchterung der Passagiere.

Erst im Ergebnis hektischen Telegrammaustausches sickerte davon etwas durch, sodass uns für das Einlaufen Rostock nichts Gutes schwante, obwohl wir eigentlich ein ruhiges Gewissen besaßen und uns nichts vorzuwerfen hatte. Übrigens, der oben genannte KFZ-Meister zeigte als einziger Einsicht und distanzierte sich unmittelbar nach diesem Drama von seinen Mitreisenden. Und es kam natürlich in Rostock auch so wie es kommen musste. Erst einmal zuhauen und dann nach dem Warum fragen. Es waren Stunden und Tage intensiver Befragungen, in deren Mittelpunkt vorwiegend die besagte Fachverkäuferin als einzige verbliebene Vertreterin des Beschwerdebriefes stand. Sie wurde unter anderem gefragt, aus welchen Äußerungen der Besatzung sie eine Diskriminierung oder Verängstigung abgeleitet habe. Sie antwortete: „Ja, die Wurst, die am Abend auf unseren Tisch kam, hatte sich schon nach oben gewellt und war ungenießbar ...“ Daraufhin entgegnete der Vernehmer: „Frau K., das ist doch nicht als Diskriminierung zu werten. Diese Wurst haben doch alle Besatzungsmitglieder erhalten und auch sicher gegessen. Sagen Sie uns doch bitte wenigstens einen Satz, aus dem eine Diskriminierung oder Verängstigung abzuleiten wäre.“ Frau K. blieb hartnäckig: „... aber die Wurst war doch schon nach oben gewellt ...“

Da platzte mir der Kragen und ich musste einfach raushauen: „Frau K., wenn die Wurst so ungenießbar war und Sie sie nicht essen konnten, wovon haben Sie dann so viele Kilos auf der Reise zugenommen, dass Sie die nicht mehr passenden Kleider im Suezkanal verschleudern mussten ...“ Die Vernehmer drehten sich höflich ab, ich erhielt künftiges Redeverbot, aber die Fronten war geklärt oder besser absolut ungeklärt. Es stand Aussage gegen Aussage. Frau K. blieb konsequent bei ihrer Anschuldigung, obwohl nicht der geringste Beweis angetreten werden konnte. Für uns ging die Sache glimpflich aus, nicht zuletzt wohl auch durch die Unterstützung des sowjetischen Botschafters in Kuala Lumpur, der sich in einem Schreiben an die DSR sehr lobend über das Auftreten der Besatzung des MS KARL MARX und die Zusammenarbeit mit ihr geäußert hatte.

Nachzutragen wäre, dass noch monatelang versucht wurde, einen Vergleich mit Frau K. herbeizuführen. Der scheiterte jedoch und die Versuche, zu einer gütlichen Einigung zu kommen, wurden eingestellt.

## Gedanken eines jungen Neunzigjährigen

Es war im Juni 1966, als Paul Rohr, Student der Schule für Klubleiter des Ministeriums für Kultur, wieder einmal allein zur Prüfung anreiste und die Schulleitung ihm dabei mitteilte: „Wir haben mit der DSR beraten, unter welchem Thema Sie Ihre Abschlussarbeit anfertigen sollen. Sie werden im November eine Reise mit dem MS VÖLKERFREUNDSCHAFT nach Kuba machen. Der Titel Ihrer Arbeit wird lauten: ‚Verbesserung der kulturellen Betreuung der Passagiere‘. Als Student haben Sie keine weiteren Aufgaben oder Verpflichtungen während der Reise.“

Dieser Student war Mitarbeiter in der Abt. Kultur der DSR, seit 1951 auf den verschiedensten Gebieten der kulturellen Arbeit in der DDR tätig, so auch in künstlerischen Einrichtungen, zum Beispiel dem Volkstheater Rostock.

Kennen gelernt hatte er die deutsche Kunst und Kultur, als er, gerade einmal 20 Jahre jung, 1945 als Kriegsgefangener in die Ukraine kam, in zwölf Lagern während fast viereinhalb Jahren mehr schlecht als recht lebte, darunter auch zwei Jahre als Bergmann.

Während der Freizeit hatte er in den Lagern jedoch auch die deutsche Literatur kennen gelernt, die Manns, Tucholsky, Ringelnatz und andere als auch die deutsche Musik von der Klassik bis zum Jazz. Es war uns doch von den Nazis alles verboten worden!

Hier in den Lagern gab es eine Lagerkapelle, und wir selbst gestalteten „Unterhaltsame Abende“ mit Chor und anderen Möglichkeiten. Und nun studierte ich die Kunst und die Kultur.

Anfang November 1966 begann die Kuba-Reise der VÖLKERFREUNDSCHAFT. Offiziell meldete ich mich bei Kapitän Wachtel als der mitreisende Student Paul Rohr an.

Fehmarn Belt und Nordsee lagen achteraus, der Begrüßungsabend für die Passagiere war bei relativ ruhiger See gelaufen. Ich hatte die Arbeit des Kulturoffiziers Teutloff als vielseitigen, wie man heute sagt, Moderator kennen gelernt.

Wir befanden uns wohl auf der Höhe Eingang Englischer Kanal, als es in der Nacht so gegen 1.30 Uhr an meinem Schott klopfte: „Genosse Rohr, SOFORT zum Kapitän auf die Brücke!“ Was geht einem da durch den Kopf?! Warum sollst du jetzt mitten in der Nacht zum Kapitän? Und wieso auf die Brücke, wo er doch zu dieser Zeit keinen Dienst da oben hat? Also rein in die Plünnen und rauf zu ihm auf die Brücke.

Er sah mich, fasste mich am Arm: „Komm mal mit.“ Wir gingen in den Kartenraum. „Sett di mal henn.“ Da wir beide Rostocker waren und uns kannten ging die Rede zur Begrüßung auf Platt. „Ich habe vor einer halben Stunde ein Telegramm der Reederei erhalten. Der Sohn des Kulturoffiziers ist tödlich verunglückt. Gegen etwa zehn Uhr läuft uns ein Frachter entgegen, Richtung Heimat. Die Direktion



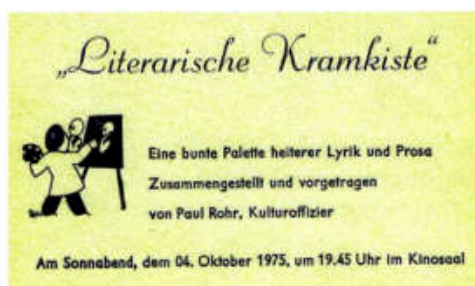
Kapitän Wachtel, Kulturoffizier Paul Rohr, 1. Naut. Offizier „SIR EBS“ Eberhard Wagner (v.l.n.r.), (Norwegen, 13. Juni 1969)



hat entschieden, dass der KO übersteigt und heimfährt zur Familie. Die Direktion hat ebenfalls entschieden, da sich von der Abt. Kultur der Genosse Rohr an Bord befindet, wird ER als KO weiterfahren."

„So, nu weißt Bescheid. Komm mal um neun zu mir.“

Damit war ich entlassen, ging in meine Kammer. Da saß ich nun. Vor uns noch elf Seetage bis Havanna. Noch nie hatte ich vor Publikum gestanden. Noch nie hatte ich Lichtbildervorträge gehalten und noch dazu über ein Land, welches ich nicht kannte. Ganz im Gegensatz zu den Urlaubern, die meistens schon seit zwei Jahren auf ihre Kubareise warteten und sich gründlich vorbereitet hatten. Außerdem befand sich die Vertreterin des Kulturoffiziers, die Kulturassistentin, im Urlaub. Damit war ein Schlafplatz für „diesen Studenten“ frei geworden, denn der Mannschaftsbereich war auf einer Kubareise immer voll belegt.



So musste ich mir also dringend wünschen, alle anstehenden Aufgaben so gut wie möglich zu erfüllen. Für jeden Reisetag musste ein Tagesprogramm erarbeitet werden, das dann in Absprache mit den einzelnen Bereichen am Vormittag gedruckt und abends als „Post“ in die Kabine gelegt wurde. Es begann mit dem musikalischen Wecken um sieben Uhr, Lichtbildervortrag, Tontaubenschießen, BINGO, Sport, Blasmusik am

Vormittag an Deck, die Zeiten für die zwei Essendurchgänge, Unterhaltungskonzert zur Kaffeetime, Kino am Abend, Tanz im Verandacafe, usw.

Mit dem Kulturoffizier gab es am Morgen nur noch ein kurzes Gespräch: „Die Druckerin wird dir helfen wo es nötig wird, sie ist seit langem an Bord. Ansonsten ... tschüss.“

Um neun Uhr bin ich dann zum Kapitän in seine Kabine. „Erstmal ... wenn Du wat nich weißt – oder wenn di wat infällt – oder so ... ick bünn ümmer hier oder dor, weißt nu Bescheid? Du wirst ja denn nu den Kubavortrag halten, denk ich. Wenn wir die Übergabe vom KO achter uns haben, dann am Nachmittag kommst mit dem Diakasten und denn sag ich dir wer was ist.“

Gegen 10.30 Uhr trafen wir uns dann mit dem Heimfahrer und der KO wurde übergesetzt. Danach habe ich die Musiker in ihren Kammern aufgesucht, ihnen berichtet, den Bademeister angesprochen, wer ich bin. Die Bordfunksprecherin hatte ich schon früh in ihrem Studio aufgesucht. Und dann habe ich mit der Druckerin, oder sagen wir besser sie mit mir, das Tagesprogramm für den kommenden Tag durchgesprochen. Bis zum Mittag hat sie dann alle noch vorhandenen persönlichen Sachen des KO in ihre Arbeitsräume geschafft, und ich zog um. Es gab keinen Studenten mehr an Bord. Der neue Kulturoffizier Rohr wohnte in der Kammer des KO. Ein neues unbekanntes Leben begann.

Der Kapitän hat mir dann die Bilder des Kubavortrages erklärt: „Hier die Einfahrt in den Hafen und rechts die lange Straße da, das ist der Malecon. Wenn's büschen stürmt von See kann man da, so sagt man, bäten feucht warn.“

Sein Standpunkt, den er vertrat, solange er Kapitän war (und Kapitän Thiemann hat das ebenso gehalten): „Der Kulturoffizier m u s s alles, was nötig und was möglich ist, wissen. Er ist derjenige, der den Passagieren das erzählen, das erklären muss, denn die Urlauber haben dafür bezahlt – un nich to knapp ...“!



Die Druckerin der Borddruckerei als Jungfrau, der Funkstellenleiter als Neptun, der Kulturoffizier Paul Rohr und Kapitän Thiemann (v.l.n.r.) bei einer Neptuntaufe auf MS VÖLKERFREUNDSCHAFT

Und so kann ich heute als alter Mann rückblickend sagen: Es gibt wohl keinen Seemann der DSR, welcher so wie ich nicht nur alle Provinzen Kubas kennen gelernt hat, sondern der das Glück und die Möglichkeit hatte, so manches auch „privat“ erleben zu dürfen. Und dafür bin ich meinen Kapitänen heute noch dankbar!

Ja, der erste Vortrag war gelaufen ... mit schlotternden Knien. Und auch der zweite und der dritte, denn alle fast 560 Passagiere wollten ihr Kuba kennen lernen. Ähnlich gut gelaufen ist es dann auch mit den Abendveranstaltungen.

Unsere Neptuntaufe auf dem Oberdeck war ein groooooßes Ereignis. Es lief. Unsere Urlauber waren zufrieden. Und damit war dann auch die Aufgabe der Brigade Kultur erfüllt.

Seitens der Kubaner wurden alle Träume und Wünsche unserer Urlauber erfüllt. Mit Bussen waren sie unterwegs zur Playa Giron, quartierten sich drei Tage im Hotel in Varadero ein, besuchten Cienfuegos und Trinidad, waren im Haus von Hemingway und erlebten das TROPICANA. Man kann es mit Worten nicht beschreiben: Was man dort erlebt – nur Wunder können schöner sein.

Petrus spielte auch mit, sowohl auf der Hin- als auch auf der Heimreise. Sonnenschein und das bedeutet auch „ruhige See“. Und das hieß für alle Bereiche der Besatzung zufriedene und glückliche Urlauber.

So verlief eine Reise von 33 Tagen und mit 560 zufriedenen und glücklichen Urlaubern. Zufrieden und glücklich war auch der Kulturoffizier. Er hatte den ihm plötzlich gestellten Auftrag erfüllt. Wie, ja, da wurde nicht groß drüber gesprochen.

Als Kapitän Wachtel dann der Direktion berichtete, Auftrag erfüllt, wurde ihm mitgeteilt, dass der Kulturoffizier Teutloff an Land bleiben würde. „Und? Wie war er, wie hat der Genosse Rohr seinen ihm gestellten Auftrag erfüllt?“ „Ja, von mir aus kann er weiter fahren.“

Und so fuhr der Genosse Rohr dann zwölfmal nach Kuba, fuhr für STENA-LINES nach Island und zum Nordkap oder mit den schwedischen Passagieren bis nach Caracas und Alexandria. Fast immer befand sich auch eine Busbesatzung, also ca. 30 Gäste, aus der Bundesrepublik unter den Passagieren. Um deren Betreuung sich selbstverständlich der Kulturoffizier zu kümmern hatte, da er ja deutsch sprach.



Paul Rohr als Oberzahlmeister beim Besuch der Brigade „Speisesaal“



Er, der Kulturoffizier, erhielt danach „natürlich“ auch mal eine Dankeschönkarte oder von einem Passagier ein Büchlein. Auf der Nordafrikafahrt im Februar 1971 von einem Herrn Fricke: „Wissen Sie Herr Rohr, wir möchten Ihnen Dank sagen, denn Sie sind doch der Mann, der sich um uns kümmerte, und Ihre Art so, als einer von DRÜBEN. Dafür sind wir sehr dankbar. Und da wir nichts weiter dabei haben, bitte dieses Büchlein, an Sie persönlich!“

Und zum Schluss, am 16. Oktober 1976, klingelte das Telefon in der Kammer des KO. Der Kapitän: „Komm bitte sofort zu mir! Bei mir waren soeben zwei Genossen der KPKK (Kreisparteikontrollkommission) und haben dein Seefahrtsbuch mitgenommen! Du wirst die morgen beginnende Reise NICHT mitfahren, sondern dich zur Verfügung der KPKK halten. Mehr kann ich dir nicht sagen, mehr weiß ich nicht!“

So ist das Leben. So plötzlich wie der Dienst begann, so plötzlich wurde er beendet. Aber dennoch gilt: Wer sich auf See herum getrieben, den gibt sie niemals wieder frei.



Paul Rohr im Interview beim Fernsehen der DDR für die Sendung Tele-Lotto zum Thema Reise (Frühjahr 1975)

### Freud und Leid einer Arbeitskräftelenkerin

1965, meine Tochter war gerade vier Jahre alt geworden, war es noch üblich, die Weißwäsche am Tag zuvor im Kessel zu kochen, um sie dann am nächsten Morgen zu waschen. An einem solchen Tag klingelte es an der Tür. Davor stand unser Fahrer mit dem betrieblichen Kfz und erklärte mir, das Kümo XYZ könne Wismar nicht verlassen, weil der II. Steuermann bis zum Landgangsende um 8 Uhr nicht an Bord erschienen war. Um 10 Uhr sollte das Schiff auslaufen.

Da diese Schiffsgruppe nicht zu meinem Flottenbereich Mittelmeer gehörte, versuchte ich den zuständigen Kollegen in Rostock auf irgendeinem Wege zu erreichen. Aber es gelang mir nicht, aus welchen Grund auch immer. Der Rostocker Dispatcher teilte mir lediglich zwei Namen von nautischen Offizieren aus der Umgebung mit, die sich im Landurlaub befanden und welche ich aufsuchen sollte, um meine Überredungskünste wieder einmal unter Beweis zu stellen. Ich schnappte mein Kind und wir machten uns mit unserem Barkas am Schiff vorbei zuerst auf in die Wismarer Philipp-Müller-Straße. Der dort wohnende Nautiker weilte gerade zu Besuch bei seinen Eltern in Schwerin. Also fuhren wir weiter zur zweiten Adresse nach Wendorf.

Nach eindringlichen Gesprächen konnten wir den dortigen Nautiker von der Wichtigkeit seines Einsatzes überzeugen, und er versprach gegen 12 Uhr an Bord zu sein. Wir kehrten daraufhin zum Schiff zurück. Als ich dem Kapitän den Erfolg meiner Mission mitteilte, war er recht angetan von meinem Engagement.

Ich wollte mich gerade von ihm verabschieden, als es an die Kammertür des Kapitäns klopfte. Zwei Polizisten begleiteten einen Mann mit angetrocknetem Entenflott und anderem Schmutz an Hose und Jacke seiner Uniform. Der abgängige II. Steuermann, der sonst so sehr auf sein Äußeres bedacht war, konnte vor Scham dem Kapitän nicht in die Augen sehen. Der arme Mann hatte den Weg von seinem letzten Aufenthaltsort, an dem er die Nacht vor dem Auslaufen verbracht hatte und der ihm offensichtlich nicht gut bekommen war, in Richtung Hafen verfehlt und war am Ententeich im Lindengarten vorbeigekommen. Weder der Freundschaftsbesuch bei den Enten im Teich noch die Zeit auf dem Polizeirevier hatte scheinbar ausgereicht, um ihn ausnüchtern zu lassen. Häuser, Straßen, Mond und Sterne wirbelten noch um seine Birne.

Auf dem Nachhauseweg konnten wir im Vorbeifahren dem alarmierten Ersatzmann zu dessen Erleichterung mitteilen, dass sich sein Einsatz erledigt hat.



Marianne Rosada (1. Reihe, 3. v.l.)



Meine kleine Tochter schien sich inzwischen an Bord recht wohl gefühlt zu haben. Sie hatte mich nicht vermisst. Ich fand sie nach längerem Suchen endlich in der Kammer des Kochs und war schockiert. Ihr Aussehen glich dem eines kleinen Schoko-Monsters. Auch ihr hübsches Sommerkleid und ihre blonden Haare waren in Mitleidenschaft gezogen worden. Ich musste zwei Tage lang ein krankes Kind pflegen, das mit den Auswirkungen übermäßigen Genusses von Schokolade und Bananen zu kämpfen hatte. Und mein Wäscheberg hatte sich zusätzlich auch noch erhöht.

Besonders um die Weihnachtszeit mussten die Arbeitskräftelenker immer mit Überraschungen und Problemen rechnen, die Schiffe zu besetzen.

Der II. Nautische Offizier eines Schiffes nahm einen dringenden Zahnarzttermin wahr und ließ sich danach für eine Woche krankschreiben. Das bedeutete, dass er nicht zum Auslaufen des Schiffes an einem Freitag zur Verfügung stand, sondern erst am darauf folgenden Montag. Und dieser Montag war der 24. Dezember, also Heiligabend. Ein Ersatz musste her, der das Schiff nach Hamburg brachte und nach Eintreffen des Stammoftiziers wieder mit der Bahn nach Rostock zurückkehren konnte. Für den war Heiligabend natürlich gelaufen. Er konnte sich seine schöne Bescherung bei den Grenzern abholen.

Die Inspektion bat mich, den in meinem Umfeld wohnenden dafür geeigneten Nautiker zu bitten, einzuspringen. Vor allem dessen Ehefrau war von diesem Antrag überhaupt nicht begeistert und bemerkte bissig, sie hätten noch nicht einmal einen Weihnachtsbaum. Nun, wenn das der einzige Hinderungsgrund war, der ließ sich beseitigen. Ich versprach, mich um den Baum zu kümmern.

Da die Beschaffung des Baumes nun sozusagen im dienstlichen Auftrag erfolgte, wandte ich mich mit meinem Anliegen an die Schiffsversorgung. Dort erhielt ich auch ein ansehnliches Exemplar, mit dem ich nun irgendwie nach Wendorf kommen musste. Der Kollege, den ich dafür gewinnen wollte, musste allerdings just in diesen Stunden zum Grenzübergang Selmsdorf fahren, um diverse Ersatzteile abzuholen. Also versuchte ich mit dem nicht fachgerecht zusammengeordneten Schmuckstück per Bus ans Ziel zu gelangen. Damals konnte man die Bäume noch nicht so einfach durch die Röhre schieben, aus der sie im Netz gebunden herauskamen. Jedenfalls passte ich mit dem buschigen Exemplar nicht in den Bus rein. Ich musste mich per Fuß und bei frostigen Temperaturen mit ihm über Kilometer hinweg auf in Richtung Heimat machen. Dort angekommen überreichte ich freudestrahlend den Baum, der mich so viel Kraft und Ausdauer gekostet hatte. Er wurde von oben bis unten kritisch beäugt, und ich gewann den Eindruck, dass er trotz seiner Höhe von über zwei Meter nicht standesgemäß war. Jedenfalls wurden meine Bemühungen in keiner Weise gewürdigt, was unter diesen Umständen auch nicht zu erwarten gewesen war. Zuhause wurde ich dank meiner Abwesenheit auch noch mit langen Gesichtern empfangen, denn die Abendbrotzeit war längst überschritten. Aber der Nautische Offizier hatte nun nicht mehr Nein sagen können.

Ein anderer Fall. Das MS XYZ sollte an einem Dienstag auslaufen. Alle Telegramme zum Dienstantritt waren raus. Da kam am Montag vorher der Anruf eines Elektrikers, dass er aus höchst offiziellen Gründen nicht anreisen könne. Im Kreis Hagenow war die Maul- und Klauenseuche ausgebrochen und der gesamte Kreis war zum Sperrgebiet erklärt worden, aus dem es kein Entrinnen gab.

Die Seuche wurde für mich zum Problem. Gerade die Einzelfunktionen waren nicht so ohne weiteres und schnell zu ersetzen. Bald glühten die Telefondrähte. Der betroffene Bürgermeister teilte mir mit, dass es keine Ausnahmen von dieser Quarantäneregelung geben dürfe. Meine Bemühungen, einen Ersatz in den anderen Flottenbereichen zu finden, schlugen fehl. Ich musste mich wiederum an den Bürgermeister wenden, um vielleicht doch noch eine

Wendung zu erreichen. Der teilte mir nun mit, dass es eine Seuchenkommission beim Rat des Kreises Hagenow gäbe. Dort könne ich versuchen, eine Ausnahme zu erreichen. Diese Ausnahmeausreiseerlaubnis habe ich auch durch Beharrlichkeit erwirken können. Allerdings war daran die Maßgabe gebunden, dass mein Elektriker nur nackt an der Grenze der Sperrzone abgeholt werden dürfe. Seine Klamotten müssten zurückbleiben.

Also suchte der II. Offizier an Bord Kleidungsstücke zusammen, und ich fuhr mit denen in unserem Barkas in den Kreis Hagenow. Am Ort des Geschehens angekommen, war das Prozedere der Desinfizierung auch bald abgeschlossen und der Seemann stieg ins Auto. Und ab ging es Richtung Hafen. Auf dem Wege dorthin bedankte sich der so „Befreite“ ganz herzlich bei mir. Er wollte in jenem Jahr noch heiraten und die Devisen, die er auf der kommenden Reise verdienen konnte, waren für diesen Anlass schon fest eingeplant gewesen. Wieder zurück im Büro konnte ich mir einmal mehr auf die Schulter klopfen, einem Schiff zur kompletten Besatzung verholfen zu haben.

Klaus Döbler

### **Auf, zur Safari!**

MS VOGTLAND liegt im Hafen von Mombasa. „Habt ihr genug zu essen eingepackt und auch etwas zu trinken?“ Sorgenvolle Fragen des II. Ingenieurs am Sonntagmorgen um fünf Uhr. Es ist noch dunkel und es regnet. Acht tatendurstige mutige Männer besteigen den robusten Landrover, der eben vorgefahren ist. Halt, es sind nur sieben Männer und eine Frau, die Gattin des II. Nautischen Offiziers.

Nachdem Taschen, Flaschen, Fotoapparate und der Kübel mit Tee im Wagen verstaut sind, starten wir zur Fahrt in den Tsavo-National-Park, eines der größten Tierreservate der Erde. Der Regen platscht gegen die Windschutzscheibe, und bei jedem gleißenden Scheinwerferpaar, das uns aus dem Dunkel entgegen huscht, zucken wir zusammen wegen des ungewohnten Linksverkehrs.

Trotz der frühen Morgenstunde herrscht im Wagen Bombenstimmung. Erwartungsvolle Freude, Witzeleien und Spötteleien unter Gekicher, als wären nicht erwachsene Leute, sondern Schulbuben unterwegs.

Nach zwei Stunden rasanter Fahrt rumpelt der Landrover von der Asphaltstraße auf einen ausgefahrenen Weg und hält vor einem großen Tor. Es ist einer der Eingänge zum Tsavo-National-Park. Inzwischen ist es hell geworden, und der Regen hat sich verflüchtigt. Wir werden von einem Afrikaner in abenteuerlicher Uniform begrüßt. Sofort sind wir aus dem Auto heraus und haben im Handumdrehen Karten und Pläne des Nationalparks erstanden. Die Fotoapparate sagen zum ersten Mal „klick“. Noch ein Blick auf die Warntafel: „Verlassen Sie im Park nicht Ihr Auto! Nähern Sie sich nicht gefährlichen Tieren!“

Und los geht es. Hinein! Wir wollen uns nähern! Wir sitzen mittlerweile auf dem Dach des Landrovers und lassen uns vom Fahrtwind kühlen. Acht Augenpaare spähen nach Großwild. Adlauge wäre vor Neid erblasst. Da, Backbord, Giraffen! Fotoapparate gezückt, doch Quatsch, viel zu weit weg. Weiter! Dort, hinter den Büschen, eine Büffelherde. Ehe der Wagen richtig gehalten hat, laufen schon einige von uns auf die Büffel zu. Der Fahrer ruft hinterher: „I hope you can run!“ Wer rennt, das sind die Büffel. Vor Seeleuten scheinen sie doch Respekt zu haben.

Nun machen wir erst einmal Frühstück mit gekochten Eiern, Wiener Würstchen und Tee aus unserer Bordkombüse. Die Sonne ist gestiegen und die Hitze flimmert über der trockenen,



rotbraunen Erde. Wir rasten in einer typischen Savann Landschaft: Viel Steppengras mit vereinzelt Sträuchern und halbvertrockneten Bäumen.

Weiter geht unsere Fahrt. Wir sehen und fotografieren unzählige Zebras und Antilopen. Es fällt auf, dass die Zebras fast immer mit Antilopen zusammen grasen. An einem Tümpel sehen wir eine gefleckte Hyäne. Sie ist überhaupt nicht scheu. Wir fahren ganz dicht an sie heran. Oh, sieht die gefährlich aus – das breite, stumpfe, gierige Maul und dazu der Blick, als könne sie uns nicht so richtig leiden.

Für abergläubische Menschen wäre diese Safari nicht das Richtige, denn es gibt Unmengen von Störchen zu sehen. Wir fahren an Straußen vorbei, die sich wie zur Parade dicht am Weg aufgebaut haben.

Plötzlich Aufregung, auf dem Weg entdecken wir Elefantenspuren. Große runde Tapsen und dazwischen eine gleichmäßige Wellenlinie vom suchend pendelnden Rüssel sind in den Staub gezeichnet.

Und wieder befinden sich 16 Adleraugen in höchster Konzentration. „Da hinten ist er!“ Wir sehen einen riesigen Elefanten mit großen, wohl zwei Meter langen Stoßzähnen. „Sehr gefährlich, diese Einzelgänger“, klärt uns der Fahrer auf. „Aber seit wann sehen Elefanten denn rotbraun aus?“ „Sieh dich doch selbst an, du bist doch auch schon ganz bunt vom Staub dieser roten Erde.“

Der Landrover braust im halsbrecherischen Tempo über die Wege. Er hält in Aruba. Aruba ist eine Safari Lodge. An einem See stehen ungefähr zehn massiv gebaute Bungalows, dazu eine Tankstelle und ein kleiner Laden. Die Bungalows werden an Leute vermietet, die länger im Nationalpark verbleiben möchten, an Filmleute, Forschungsreisende, aber auch an Touristen. Wir würden gerne in den See springen, um uns zu erfrischen, jedoch ist uns bekannt, dass im Wasser nicht nur gute Gesellschafter leben.

So erfrischen wir uns mit einer Coca Cola. Während ich mir vorstelle, wie interessant es sein müsste, hier einige Wochen zu verbringen, höre ich hinter mir folgenden Dialog: „Is'n das für'n Vogel?“ „'n Kuhreiher.“ „Kuhreiher? Gibt's doch bei uns auch. Wir haben zu Hause Kuhreiher und Fischreiher und ...“ „Ja, und Einreiher und Zweireiher.“ Ich glaube nicht, dass der Tsavo-Park oft solche unernsten Gäste wie uns erlebt hat.

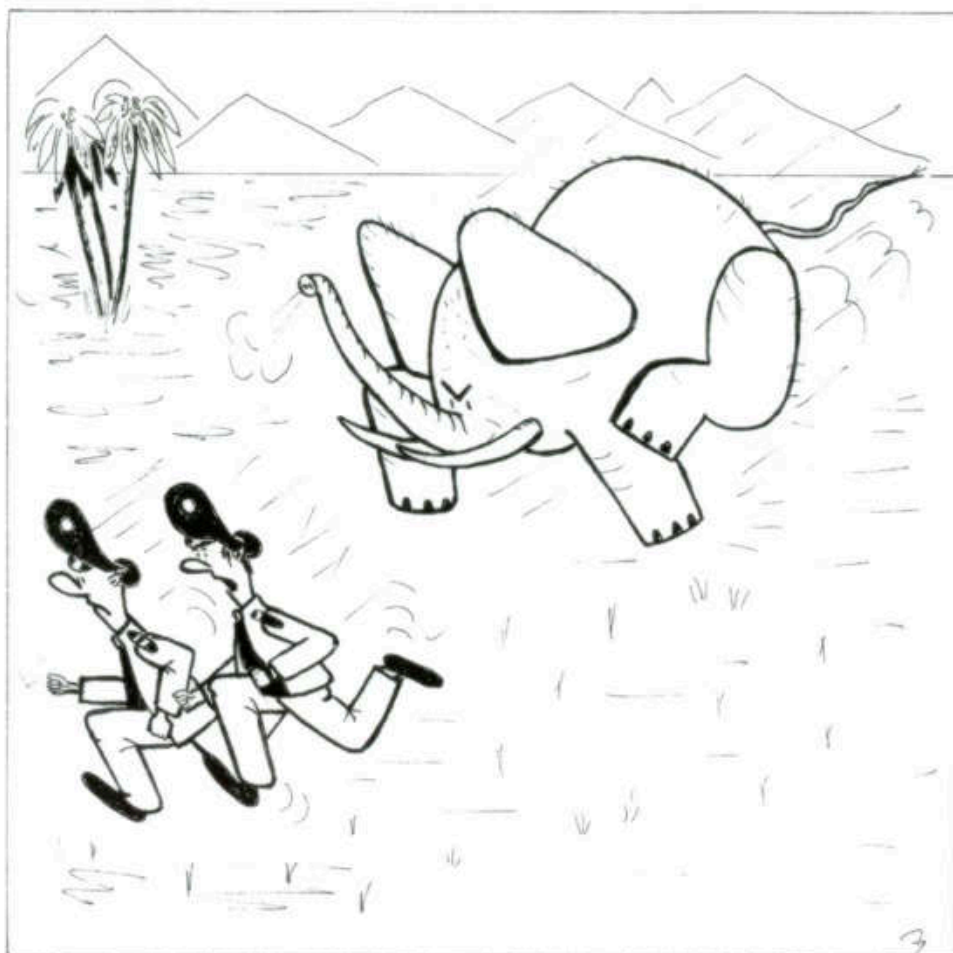
Während der weiteren Fahrt finden wir mehrere Pavianherden. Die Affen sind ziemlich scheu, bis auf einen. Der sitzt träge auf einem umgestürzten Baumstamm und lässt sich durch uns nicht stören. Er ist schon sehr alt. „Dreh mal dein Köpfchen etwas zur Seite, alter Freund, ich will eine Profilaufnahme von dir machen!“ Wie zur Antwort macht der alte Pavian eine halbe Drehung und kratzt sich sein Hinterteil. Eine vielsagende Antwort.

An einer flachen Felsenkette unter schattigen Bäumen machen wir abermals Halt. Der Fahrer teilt uns mit, in einer Stunde kämen hier Elefanten und Nashörner vorbei. Sie nähmen jeden Tag um die gleiche Zeit diesen Weg zur Tränke. Wir beschließen zu warten. Jeder sucht sich einen günstigen und sicheren Platz, um die Tiere möglichst gut vor die Linse zu bekommen. Aber die Tiere scheinen es sich anders überlegt zu haben. „Aha“, sagt unser Fahrer, „die Tiere trinken heute auf der anderen Seite des Berges.“ Rauf auf das Auto und herum um den Berg. Und da sind sie, zwei Elefanten, zwei Nashörner und Strauße. Die Tiere sind so gut wie zahm und lassen sich sogar anfassen. Doch als ich mich einem Nashorn nähere, fällt mein Blick auf sein mächtiges Horn und mit dem Gedanken, dass ich doch noch ziemlich jung bin, ziehe ich mich diskret zurück.

Im großen Bogen geht es dann zurück nach Aruba, um Benzin und Coca Cola zu tanken. Wir sind inzwischen ziemlich ermüdet, und während der Weiterfahrt sind die Witzeleien und das Gelächter verstummt. Acht Stunden auf dem rüttelnden, schaukelnden Autodach in der prallen, sengenden Tropensonne haben ihre Spuren an uns hinterlassen. Doch plötzlich sind wir wieder quicklebendig. Riesige Elefantenherden lassen uns unsere Müdigkeit vergessen.

In der Nähe einer Herde, bei der sich auch Jungtiere befinden, halten wir an. Vier Leute von uns laufen auf die Herde zu. Ich bleibe auf dem Wagen sitzen, denn ich habe ein Teleobjektiv. Unser II. NO läuft vornweg. Seine Frau neben mir ist sichtlich nervös. Plötzlich löst sich ein riesenhafter Elefant, der Leitbulle, von der Herde und stürmt mit ungeahnter Geschwindigkeit auf unsere vier tapferen Fotografen zu. Mit bleibt das Herz stehen, die Frau des II. Offiziers schreit auf, der Fahrer startet den Motor. Die Vier laufen die schnellsten 100 Meter ihres Lebens. Der Funker verliert seine Schuhe. Als der gewaltige Elefant sieht, dass er die ungebetenen Gäste erfolgreich in die Flucht geschlagen hat, bleibt er stehen. Er hat seine riesigen Ohren weit vom Kopf gespreizt und hebt drohend seinen Rüssel zwischen den mächtigen Stoßzähnen. So bietet er ein herrliches Bild erhabener Macht und unbändiger Stärke. Wir fotografieren was das Zeug hält. Wieder alle im Wagen, erklären wir diesen Anblick zum schönsten und aufregendsten Erlebnis des Tages.

Nach einigen weiteren Kilometern verlassen wir den Wildpark, und nach zwei Stunden Fahrt, die noch eine Reifenpanne einschließen, sind wir wieder in Mombasa. Müde, verschmutzt, sonnenverbrannt, aber glücklich, klettern wir das Fallreep zur VOGTLAND empor. Wenig



Du mit deinem blöden Land und Leute kennen lernen.



später zischt in ausgedörrte, staubige Kehlen ein kühles Bier. Begeistert berichten wir den an Bord gebliebenen Besatzungsmitgliedern von unserem großen Erlebnis, an dem auch die Werktätigen im Patenbetrieb des Schiffes, der Brauerei Wernesgrün, teilhaben sollten. Dieser Bericht über unsere Safari wurde ihnen seinerzeit in der vorliegenden Form per Post übermittelt.

Werner Clemens

### **Seefahrer auf Safari**

1972 lag MS EICHSFELD in Mombasa, der Perle Ostafrikas. So wurde diese Hafenstadt lange Jahre bei den Seeleuten der DSR genannt. Dies beruhte nicht nur auf der dortigen herrlichen Seemannsmission, sondern gründete sich auch auf die vielen netten Menschen dort, besonders des weiblichen Geschlechts, aber das nur nebenbei.

Die Liegezeit zögerte sich wieder einmal hinaus und so wurde bei der Agentur nachgefragt, ob es denn nicht möglich wäre, ein Safari in den Tsavo-Nationalpark East zu unternehmen. Der Preis dafür betrug zehn Dollar pro Person. Dessen Gegenwert lag damals bei etwa vier Valutamark. Trotz dieser stattlichen Summe sagte ich zu. Wer weiß, wann sich wieder einmal die Gelegenheit für solch eine Safari bieten würde. Fünf Besatzungsmitglieder und eine mitreisende Ehefrau nahmen das Angebot an. An einem Sonntag brachen wir in der Frühe um 6 Uhr auf. Ein VW-Bus mit englischem Reiseleiter nahm uns in Empfang und ab ging es in rasanter Fahrt durch Mombasa zur Autobahn Mombasa-Nairobi. Nach etwa einer Stunde erreichten wir das Haupttor des Nationalparks. Nun durften wir nochmals fünf Dollar lohnen, um in den Park eingelassen zu werden.

Die Fahrt durch den Nationalpark wurde ein unvergessliches Erlebnis. Zuerst sahen wir eine riesige Elefantenherde, die es so wohl heute kaum noch gibt. Auch alle anderen Wildtiere, wie Affen, Löwen, Strauße, Zebras, Giraffen oder anderes Getier, sah ich das erste Mal in freier Wildbahn. Das war ein Erlebnis, was ich bis heute nicht vergessen habe. Die Zeit verging wie im Flug.

Mittlerweile kletterte das Thermometer auf 35 Grad und mehr. Die mitgenommenen Seltersflaschen explodierten. Wer wohl für das Pfandgeld aufkommen würde, ging es mir durch den Kopf. Mittagsrast machten wir unter einem riesigen Affenbrotbaum. Hier war für alle genügend Schatten vorhanden.

Vor der Weiterfahrt wollte ich noch schnell meine drückende Blase entleeren. Also ging ich um den riesigen Baum herum, Stammumfang etwa acht Meter, um mein Geschäft zu erledigen. Ich traute meinen Augen nicht, lag doch da eine leere Schachtel F6 mitten in der afrikanischen Savanne! Mein Erstaunen war gewaltig. Genauso gut hätte Neil Armstrong sie auf dem Mond entdecken können. Aber des Rätsels Lösung ließ nicht lange auf sich warten. Unser englischer Begleiter war 14 Tage zuvor mit der Besatzung des MS PRIGNITZ hier gewesen und ein Kollege konnte wohl selbst mitten in Afrika nicht von seinem Laster lassen. Mir verriet seine Sucht, dass noch andere DSR-Seefahrer sich trotz der Kosten nicht gescheut hatten, dieses einmalige Erlebnis zu wagen.

Als die Schachtel leer war, wurde sie auf dem einfachsten Wege entsorgt und der freien Natur zur Verwertung überlassen. Das war nicht gut zu heißen. Noch schlimmer, er hatte die Sekundärrohstoffe der Verpackung nicht ordentlich getrennt!

## Drei Anekdoten aus meiner Seekiste

### Ein Werftabenteuer

1969 lagen wir mit der GEORG BÜCHNER in der Mercantile Werft in Antwerpen und mein Kumpel hatte Geburtstag. Zum Gratulieren war extra seine Mutter aus Hamburg angereist. Sie überreichte uns einen Umschlag mit Geld und meinte: „Damit ihr mal ordentlich ausgehen könnt.“ Mit dem vielen Geld hätten wir gut drei Tage im Puff übernachten können. So zogen wir mit großen Erwartungen zielgerichtet in die Schipperstraat zu Tante Anni ins „Kap Horn“. Die Bar gehörte dieser netten älteren, aus Neuruppin stammenden Dame. Weil Tante Anni neugierig und interessiert war, was es in der alten Heimat Neues gab, machte sie uns immer einen sehr humanen Preis für unsere Getränke.

Meinem Kumpel wurde es trotzdem zu langweilig und er wollte weiter ziehen. Er forderte mich auf, mitzukommen, aber ich hatte keine Lust. So ging er allein, kam nach etwa einer Stunde zurück und meinte: „Mensch Alter, ich habe eine Bar mit super Frauen entdeckt. Komm mit!“. Ich ließ mich überreden. Dort angekommen, tanzte er gleich wieder – schwenkijenk – sehr verliebt. Ich setzte mich an die Bar, bestellte einen Drink, unterhielt mich mit der Bardame, einer sehr schönen Frau. Sie war nett und freundlich, doch als sie mir den zweiten Drink reichte, machten mich ihre großen Hände stutzig. Es fiel mir wie Schuppen von den Augen. Wir waren in einer Transvestiten-Bar gelandet!

Als ich die Bardame höflich fragte, ob sie denn ein Mann wäre, gab sie mir lächelnd Recht. Mein Freund kam mit seiner Puppe vom Tanzen zurück, und ich sagte zu ihm: „Du schöner Piffi tanzt schon den ganzen Abend mit warmen Schwestern“. Er stand vor mir wie ein Boxer, der den Gong überhört hat und sagte, indem er mir einen Vogel zeigte: „Du hast immer was zu meckern!“ Ich sagte zu ihm: „Ich habe schon gegen Dinge gepinkelt, die waren cleverer als du.“ Die Bardame gab ihm mit ihrer Bestätigung den Rest. Er war weiß wie 'ne Kellnerjacke und nun endlich überzeugt worden. Ganz feierlich bat er mich: „Schwöre, dass du nie einem Menschen davon erzählst!“ Ich leistete meinen Eid und sagte mit einem hinterhältigen Grinsen: „Verabschiede dich von deiner Braut, du Analseufer!“ Wir zogen von dannen. Der Abend war gelaufen und als wir im Bus Richtung Werft saßen, sagte ich ihm: „Ja, das Studium der Weiber ist schwer.“ „Eben. Besonders, wenn diese falschen Luder Kerle sind!“

### Die Dogge

Anfang der 1960er-Jahre, als es noch erlaubt war, Tiere mit an Bord zu nehmen, brachte ein Kapitän aus dem schönen Ostseebad Wustrow, bekannt als Standort der Seefahrtsschule, seine edle schwarze Dogge, die auf den Namen Bark hörte, mit. Bark war ein sanftmütiger guter Riese und bei der Besatzung beliebt. Mensch und Tier lebten auf den Decksplanken friedlich miteinander. Nur zwei konnten sich nicht so recht leiden, der Bootsmann und der Bark. Der Boss hatte vom Alten den Auftrag erhalten, die Tretminen zu beseitigen, die der Hund an Deck hinterließ. Das schmeckte dem überhaupt nicht, und er ließ es Bark auch spüren.

Bark kam gerne zur Kombüse, weil es dort immer ein Leckerchen gab, was der Alte natürlich nicht wissen durfte. Eines Tages stand der Boss vor dem Kombüschott, um ein Schwätzchen zu machen, als Bark vorbeikam und ihm auf den Schuh schiffte. Alle bogen sich vor Lachen. Der Boss schimpfte: „Jetzt ist das Maß voll!“ „Ich lass mir mit dem alten Schwein



was einfallen!", tobte der Bootsmann. Die Idee kam nach gemeinsamen Anstrengungen der Geisteskraft aller Anwesenden postwendend. Unsere Lebensmittelfarbe in erdbeerrot und pistaziengrün ließ sich auch mal zweckentfremdet verwenden. Einer fütterte Bark mit Fleischhäppchen und der andere malte seine Glocken rot und grün an.

So bimmelte Bark zur Belustigung der gesamten Besatzung auf Deck herum. Der Alte hatte das Spektakel von der Nock aus beobachtet und schickte den Wachmann los, um nachzusehen was da los sei. Der sah die Bescherung, lachte sich auch kaputt, sagte dem Alten aber kein Wort. Nun kam der persönlich, um nach dem Rechten und seinem Hund zu schauen. Als er die Bescherung sah, fuhr er vor Entrüstung aus der Weste. Er stand da, als ob er seine Unterhose verkehrt rum anhat und schimpfte wie ein Rohrspatz. Sofort begab er sich auf Tätersuche, aber alle hielten dicht. Selbst sein Locken mit einer hohen Belohnung blieb erfolglos. Er hat der verschworenen Täter nie habhaft werden können.

### **Frische Landbuttermilch**

Ich war von meinem Dampfer abgestiegen, hatte schon einige Wochen Urlaub hinter mir, als mich ein Telegramm der Arbeitskräftelenkung erreichte. Ich sollte auf einem Typ XD den Koch ablösen. Der Dampfer war bereits von Rostock nach Polen ausgelaufen, um von dort weiter auf eine Fernostreise zu gehen. Es gab wohl technische Probleme, das Schiff musste unterwegs noch einmal in Antwerpen in die Werft. Ich machte mich mit zwei anderen Seeleuten dorthin auf den Weg.

Mit dem anwesenden Koch erfolgte eine rasche Übergabe, mehr konnte man unter den gegebenen Umständen sowieso nicht machen. Allerdings alles unter Vorbehalt. Der Koch verschwand ziemlich schnell, aber das war für mich kein Problem.

Bald darauf kam der Alte in die Kombüse und deutete an, dass die Reise etwa vier Monate dauern würde und wir dafür die nötige Menge an Proviant zuzüglich einer Sicherheit bräuchten. Auf seine Aufforderung hin gingen wir zusammen in die Fleischlast. Dort sagte der Alte wörtlich: „Wir sind erst vier Wochen unterwegs und hier hängen nur noch die Harasse.“ Der größte Teil des Fleisches war schon bis auf die Knochengerüste aufgebraucht. Zuvor war der Koch zu ihm gekommen und hatte ihm mitgeteilt: „Wir müssen Fleisch zukaufen, Kapt’n.“ Der Alte wäre fast in Ohnmacht gefallen. Der abgelöste Koch kam ursprünglich aus einem Interhotel in Weimar und war total in die Vollen gegangen.

Wir bekamen noch während der Werftliegezeit von einem anderen DSR-Schiff einiges Fleisch von deren Überschuss, und die Reise ging los.

Nach einem Monat wollte ich mit dem Bäcker unsere Proviantbestände eingehender überprüfen, als uns drei große Milchkannen in der Fleischlast auffielen, die bis zum Rand gefüllt waren. Sehr gut sah deren weißlicher Inhalt nicht mehr aus. Ich fragte den Bäcker, was das wohl für eine Sorte Milch sein könnte. Er hatte leider auch keine Antwort parat. „Falls es nichts Genießbares ist, hauen wir den ganzen Kram außenbords.“ Wir tauten erst mal auf Verdacht eine Kanne auf. Es roch etwas säuerlich. Wir schütteten den ganzen Kram in die Anschlagmaschine und ließen sie eine halbe Stunde laufen. Ich hatte da so einen Verdacht, nahm Butterklümpchen und warf sie in die laufende Maschine, wie es früher auf dem Dorf so üblich war. Wir machten aus dem eingefrorenen grieseligen Zeug, was früher einmal frische Buttermilch gewesen sein musste, wieder Buttermilch vom Feinsten. Schön gekühlt gaben wir sie gleich zum Abendbrot raus. Es wurde ein voller Erfolg.

Nach dem Abendbrot kam der Alte in die Kombüse, und fragte mich: „Koch, wo haben Sie die frische Landbuttermilch her?“ Wahrheitsgetreu sagte ich ihm: „Die haben wir eben gemacht, Kapt’n.“ Der Alte meinte daraufhin: „So etwas habe ich noch nicht erlebt. Ich fahre

schon mein Leben lang zu See, aber dass ein Koch mitten auf See frische Landbuttermilch herstellt, das ist mir neu.“ Der Bäcker sah mich an und grinste. Wir verarbeiteten die beiden anderen Kannen auf die gleiche Weise.

Auf der Rückreise kam der Alte in die Kombüse und verspürte Appetit auf frische Landbuttermilch. Da war das Bein dick. Ich musste ihm leider mitteilen: „Wir haben leider keine Zutaten mehr“, was ja auch stimmte. Er meinte: „Kaufen Sie in Rostock genug davon ein.“ Das taten wir auch und bestellten bei der Schiffsversorgung genügend frische Buttermilch. Erst später kamen an Bord die Tüten- und die H-Milch in Gebrauch.

Nach zwei Reisen stiegen der Bäcker und ich ab. Einige Zeit später traf ich einmal meinen Nachfolger, der mich verzweifelt nach den Zutaten für frische Landbuttermilch fragte. Ich hab ihn gefragt: „Wie soll das denn gehen?“ Er meinte: „Der Alte löchert mich damit.“ Unser gemeinsamer Kapitän wird den Glauben an die auf hoher See frisch hergestellte Landbuttermilch aus geheimnisvollen Zutaten mit ins Grab genommen haben.

Wolfgang Jacob

### **Verbleib ehemaliger Schiffe der staatlichen Rostocker Handelsflotte**

Mit den politischen Veränderungen in der DDR kam am 17. Juni 1990 auch das Ende für deren staatliche Handelsflotte. Als letztes Schiff wurde die HIDDENSEE (2), ein ehemaliger Tanker der Volksmarine, am 5. Juni 1990 in die Flottenliste der DSR aufgenommen und als Entsorgungsschiff geführt. Bei den jährlichen Seeleutetreffen in Reinsberg/Sa., bei Treffen von Seeleuten in Rostock sowie Besatzungstreffen ehemaliger DSR-Schiffe wird von deren Besuchern immer wieder die Frage nach dem Verbleib „ihrer“ Schiffe gestellt.

Nach 1990 erschienen dazu verschiedene maritime Publikationen. Zumeist enden deren Angaben zum Verbleib der Schiffe mit dem Stand von Ende 2004. Einzelmitteilungen in der Fachpresse und dem Internet gehen auch darüber hinaus.

2002 konnte in BORDGESCHICHTEN II eine erste Auflistung zum Verbleib der damaligen Fracht-, Passagier- und Fährschiffe veröffentlicht werden. Nach nunmehr 13 Jahren ist eine Überarbeitung erforderlich, um dem gegenwärtigen Stand gerecht zu werden. Die Recherchen dazu gestalten sich jedoch immer schwieriger. Der in heutiger Zeit rasante und teilweise mehrmalige Eigner- und Namenwechsel der Schiffe sowie die eingeschränkten Mitteilungen von Lloyd's Register erschweren die Suche nach deren Verbleib. Leider erwiesen sich auch etliche in der Presse genannte Abbrüche als Falschaussage. Es ist in den letzten Jahren üblich geworden, dass manche Schiffe nach Entscheidung der Abwrackwerft, durch Weiterverkauf wieder in Fahrt gebracht werden. Dank der Mithilfe von Peter Tschursch, Volkmar Gagalon und Peter Busch ist es in einer zeitlich aufwendigen Recherche gelungen, für den Stand von Ende 2015 eine weitestgehend aktuelle Aussage zu treffen. Dabei ist es erstaunlich, dass sich von den 344 in Dienst gestellten Schiffen des VEB DSR immerhin noch 31 nachweislich in Fahrt befinden. Manche haben dabei inzwischen schon über vierzehn Mal Eigner und Namen gewechselt. In der nachfolgenden Auflistung mit Untergliederung werden bei den Schiffen der Name bei Indienststellung sowie der zuletzt bekannte Name genannt. Alle übrigen Schiffe der DSR sind inzwischen im Register gestrichen und abgewrackt.

Wer die im Beitrag angeführten Fakten zum Schiffsverbleib nachweislich ergänzen oder berichtigen kann, wende sich bitte an die Redaktion der BORDGESCHICHTEN.

Jede Mitteilung wird vom Autor dankend entgegengenommen.

Stand der Bearbeitung: 31. Dezember 2015



## Auflistung der noch nicht abgewrackten ehemaligen Schiffe des VEB DSR

2015 nachweislich noch in Fahrt:

**ARKONA/SAGA PEARL II – ATAIR/ROSE M – BAABE/QUEEN LATOYA – BEERBERG/DOR-RAT JEDDAH, BUNA (2)/LUGA – DENEK/CORAL YELLOW – EICHWALDE/WEIHANG 8 – GLEICHBERG/ILE DE RE – GRANITZ/AWAD 1 – GREIFSWALD (2)/GREIFSWALD – HAVELLAND/HARVEST – HEIDENAU/IVAN RYABOV – KRÖPELIN/STAR ARUBA – LIET-ZOW/MADAD – MARLOW/NORTHERN EXPRESS – MIROW/JARALLAH – MUKRAN/PETERSBURG – NEUBUKOW/AMAN – PREROW/PANTELIS KOUMIANOS – RADEBERG/AYATT – SAGARD/KATYA-II – SATOW/GOLDEN 1 – SCHWEDT (3)/ARMADA PERKASA – SCHKOPAU/ECOMAR – SCHWIELOWSEE/Chang Wang – SOHLAND/XIANG AN – THIES-SOW/YASSEMIN – VÖLKERFREUNDSCHAFT/AZORES – WELS/POLLUX A – ZINNOWITZ/HONG SHULIN – ZÜSSOW/KRISTALL.**

Fraglich, ob noch in Fahrt, aber noch in Lloyd's Register:

**ALDEBARAN/PEARL – BANSIN/YUE XIU SHAN – BARHÖFT/AGIOS DIONISSIOS – BARTH/BENI LOVE – BLANKENSEE/JIN JI SHAN – DIERHAGEN/NAZARE – MILTZOW/MILTZOW – POEL (1)/HONG SHU LIN – PUTBUS/PUTBUS – RALSWIEK/LOWI – RECHLIN/SHYAMLEE – RIEMS/WATERING BAY – ROSENORT/ROSENORT – SANGERHAUSEN/AGUS – SEMLOW/SEMLOW – SIRRAH/AL-AABED – STINT/BEILUL – TESSIN/ YUE YANG – TORGELOW/TORGELOW – TRINWILLERSHAGEN/ANINA – WARIN/HAIYU – WOLGAST/RICKI II – ZUROW/MATALOBUS.**

In Lloyd's Register gestrichen und seit langer Zeit keine neuen Information:

**INSELSEE/ARWAD ISLAND – NORDSTERN/NORDSTERN – PEENEMÜNDE/PEENEMÜNDE**

In Rostock-Schmarl vertäut:

**DRESDEN (1)** seit 13. Juni 1970 als „Traditionsschiff Typ Frieden“ und Schifffahrtsmuseum.

**CONDOR** seit 13. Dezember 1988 als Pionierschiff IMMER BEREIT. Am 9. März 1990 umbenannt in LIKEDEELER als „Schiff der Jugend“, vertäut am IGA-Park Rostock.



## Das Wort zum Schluss

Das Motiv des Titelbildes dieses Bandes steht für einen wesentlichen Teil des Inhaltes im 14. Band unserer Reihe. Der erzählt von deutsch-deutschen Begegnungen, Seefahrt in Ost und West, Seeleute nach 1990.

Das Titelbild führt zurück in das Jahr 1974. In den frühen Morgenstunden des 14. August lief das Motorschiff **RONNEBURG** der Deutschen Seereederei unter Lotsenberatung die Weser hinauf und machte im Bremer Überseehafen hinter dem Heck der **SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND** zum Laden von Stückgütern für Indien fest. Die Objekte dieser Momentaufnahme haben in späteren Zeiten eine bemerkenswerte Entwicklung genommen, die zum Sinnieren anregt.

**MS RONNEBURG** war am 30. Juni 1968 in Dienst gestellt worden. Seine Jungferntour unter Kapitän Lothar Flögel führte nach Kuba. Danach wurden alle Einsatzgebiete im Flottenbereich Asien/Amerika bedient und Häfen zwischen Yokohama und Buenos Aires, Nicaragua und Kuwait angelaufen. Am 15. Februar 1993 wurde das Schiff nach knapp 25 Jahren Dienst für die DSR aus deren Bestand entlassen. Das Schicksal des Schiffes erfüllte sich in Indien, Ziel vieler seiner Reisen. Es preschte im Februar 1999 in Alang (Bundesstaat Gurjarat) auf den Strand, um dort verschrottet zu werden.

Für den Bremer Überseehafen kam bereits früher das Aus. Anfang der 1980er-Jahre war der dortige Umschlag dramatisch zurückgegangen. Die Containerisierung grub ihm buchstäblich das Wasser ab. Wegen Bauauffälligkeit der Kaianlagen wurde dieser einst umschlagstarke klassische Stückguthafen bereits 1991 geschlossen. 1998 wurde das Hafenbecken mit rund 2,5 Mio. Kubikmetern Sand, die bei Baggerarbeiten in der Außenweser anfielen, verfüllt. Fast ein ganzes Jahrhundert lang, von seiner Inbetriebnahme im Herbst 1906 bis zu seiner Verfüllung, verkörperte er das Kernstück der stadtbremischen Häfen. Nun wurden die umgebenden Hafenanlagen, Schuppen und Gleise abgerissen. Zwei Jahre später entstand auf der Fläche ein neuer Großmarkt. Nur der Kaffeeduft aus den Produktionshallen von Eduscho erinnert noch an das Fluidum von früher.

Lediglich mit der **SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND** meinte es das Schicksal freundlicher. Sie ist heute das einzige erhaltene Segelschulschiff der deutschen Handelsmarine. Ausschließlich für die Ausbildung des Nachwuchses für Großsegler konzipiert, wurde das Dreimast-Vollschiff 1927 in Geestemünde (heute Bremerhaven) gebaut. Anschließend unternahm die **SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND** bis 1939 Überseereisen und Ausbildungsfahrten in die Nord- und Ostsee. Von Lübeck aus wurden noch bis zum Oktober 1944 solche Fahrten in der Ostsee durchgeführt. Nach dem Krieg konnte eine Auslieferung an die Alliierten erfolgreich verhindert werden. Später als Jugendherberge und stationäres Schulschiff für Seemannschüler genutzt, wurde sie 1995 als schwimmendes Denkmal anerkannt und in Vegesack restauriert. Heute liegt das Vollschiff als maritimes Denkmal in Bremen-Vegesack und wird für Trauungen, Seminare und Ausstellungen oder als Übernachtungsquartier genutzt.

Was ist so Bemerkenswertes an diesem Titelbild? Es versinnbildlicht die einstige Symbiose zwischen den verfeindeten Lagern, friedlicher Handel zum gegenseitigen Vorteil. Aber nicht nur das. Wenn der Rostocker Seemann mit seinem Schiff in einem Hamburger oder Bremer Hafen festmachte, merkte er nicht nur an der Sprache: „Wir sind noch immer ein Volk“.



Diese Häfen hatten auf jeder Reise einen besonderen Stellenwert. Gleichwohl ließ sich fast niemand beirren, auch wenn er in der Heimat pauschal als unsicherer Kantonist beargwöhnt wurde. Und als zusammenwuchs, was zusammen gehörte, schwante dem Fahrersmann beizeiten, wohin die Reise gehen würde – hin zum finalen Untergang der Rostocker Flotte. Mit dieser Verlusterfahrung muss der stark mit seiner Reederei verbundene DSR-Seemann leben. Darüber könnte noch mancher tief im Inneren sauer sein, und er reagiert möglicherweise sensibel auf Manipulationen und Schwächen im wirtschaftlichen und politischen System. Der Rostocker Seemann war welterfahren. Er konnte damals besonders gut zwischen den Zeilen lesen. Eine Fähigkeit, die bleibt. Möge ihm diese Tugend erhalten bleiben und er weiterhin frisch, frank, fröhlich, frei seine Texte für die BORDGESCHICHTEN formulieren.

Das wünscht sich

die Redaktion



## Abbildungsnachweis

**Umschlaglayout:** Lothar Vogel

**Titelbild:**

SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND und MS RONNEBURG im Bremer Überseehafen (1974)

Foto: Friedrich Seibicke

**Rücktitel:**

l.o. Umbenennung MS RADEBEUL (1994)

Foto: Hubertus Laumer

l.u. MS WITTENBERG (1970)

Foto: Helmut Völker

r.o. MS LIESELOTTE HERRMANN (1968)

Foto: Kurt-Werner Langer

r.u. MS ARTERN in der Werft Stettin (1986)

Foto: Ralf Otto Heusinger

Hintergrund: Radarbild einlaufend Tokio (Foto: Volkmar Gagonal)

**Innentitel:**

Foto: Karin Peterit

**Zum Inhalt:**

**Fotos:** Friedrich Seibicke: Seite 4, 39, 121, 122, 123, 124, 126, 128, 158, Lothar Flögel: 11, 12 (2), 13 (2), 14 (2), Gerd Fiebig: 19, 25, 26, 41, 112, 119, Walter Jangel: 20 (2), 21 (2), Joachim Paul: 23, Fritz Stiller: 27, 28, Rolf Marschner: 31, Werner Molle: 35, 36, Rainer Ritter: 40, 43, Ingo Hahn: 45 (o.), 48 (3), Roland Mahnke: 51, 52 (2), 53, 54, 55, 56 (2), Karl-Otto Ebeling: 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, Jürgen Sindermann: 69, 73 (3), 74, 75, Peter Gneuß: 70, Hans Richter: 82 (3), Andreas Neuendorf: 95, 96, 97, 98, 104 (2), Günter Mosler: 101, 102, 103, Gerd-Uwe Detlefsen: 107, Bernd-Michael Domberg: 109 (o.), Ruth Frank: 110, Peter Gutting: 111, 113, Karl Bley: 114, Walter Hess: 135, 136, Michael Rümmler: 140, Detlef Stolz: 143, Paul Rohr: 145, 147 (2), Karl-Heinz Krieglstein: 149

**Sammlungen:** Archiv DSR Ostseeschiffahrt: Seite 15, Rolf Marschner: 29, Werner Molle: 33 (3), 34, 37, Ingo Hahn: 45 (u.), 47, Karl-Otto Ebeling: 57, Friedrich Seibicke: 71, 72, 95, 105, 106, 109 (u.), 130, 133, 134, Hans Wölbinger: 77, 78, 79 (2), Archiv Kurt-Werner Langer: 115, Walter Hess: 131 (3), Walter Jangel: 135, Paul Rohr: 146, 148

**Grafik/Karikaturen:** Hans Richter: Seite 81, 83 (2), 84 (2), 85 (2), 86 (2), 87, 88 (2), Rüdiger Dommnick: 153

**Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile:** Autoren, DSR-Seelente e.V., Lothar Vogel

# Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Deutschland, einig Vaterland. Nach 1989 änderte sich für viele Rostocker Seeleute alles, für die Übriggebliebenen der ehemals großen Deutschen Seereederei manches. Vollcontainerfahrt, neue technische Herausforderungen, gemischte Besatzungen, geänderte Linien, weltweites Anheuern und Abmustern, ungewohntes Bordleben, darüber wird in diesem Band berichtet. Es wird erzählt von deutsch-deutschen Begegnungen, Seefahrt in Ost und West, der Fürsorge um den Seemann, vom Gefühl der ersten Tage als Matrosenlehrling bis zur Verpflichtung als Lotse nach Angola. Mit dem Traumschiff rund Kap Hoorn ist genauso ein Thema wie eine Jungferntour mit einem Semicontrailerschiff nach Fernost. Daneben kommen Schwänke und Anekdoten aus dem Alltag der Seefrauen und -männer nicht zu kurz.

Die Beiträge zur deutschen Hochseefischerei widmen sich der großen Zeit der Seitenfänger, deren Erfolge und Tragödien. BORDGESCHICHTEN XIV, ein spannendes Vademekum über mehr als 50 Jahre deutscher Seefahrtsgeschichte.



**DSR-Seeleute e.V.**  
Herausgeber der Buchreihe

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHE SEEREDEEREI