

BORDGESCHICHTEN

XIX



Aus Tagebüchern
ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.U.

BORDGESCHICHTEN XIX

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

2021



„Christbaumwerfen“ der Deutschen Seemannsmission im Rostocker Überseehafen

Stefanie Zernikow

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 19/2021, limitierte Auflage von 1200 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 e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

Gesamtgestaltung und Druck: Graphische Werkstätten Zittau GmbH

Preis: 13,00 Euro

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2020

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung der Beiträge auf Datenträger, bzw. Wiedergabe im Internet, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung 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. Sie geben die Meinung des Autors wieder, die nicht immer mit der Meinung der Redaktion identisch sein muss.

Vorwort

„Seemannsmission beginnt mit der Entdeckung, dass Menschen an Bord sind.“ So formulierte es einst der Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission (DSM), Carl Osterwald. Damit war die Ausrichtung des sozial-diakonischen Dienstes deutlich: Sie gilt allen Menschen an Bord, unabhängig von ihrer Herkunft, Nationalität, Hautfarbe oder Religion.

Ohne Ausnahme galt und gilt dies auf allen Stationen im In- und Ausland. So waren auch die Besatzungen der Schiffe der DSR in unseren Einrichtungen stets willkommen. Gerade in Übersee auf den Stationen, die sich in den Fahrtgebieten der damaligen DSR befanden, wurden die unterschiedlichen Freizeitangebote – so weit es möglich war – gern in Anspruch genommen. So weit es möglich war? Unter den Mitarbeiter*innen der DSM war bekannt, dass es seitens der Staatsorgane der DDR gar nicht gern gesehen wurde, wenn es Kontakte zu den Einrichtungen der DSM oder den Seemannsmissionen schlechthin gab oder ihre Angebote wahrgenommen wurden. In einer Abhandlung der damaligen IHS Warnemünde/Wustrow war zu lesen, dass es den Mitarbeiter*innen der DSM darum ginge, Besatzungsmitglieder abzuwerben und zur „Republikflucht“ zu bewegen. Wohl könnte von deren Autoren der Begriff „Mission“ eher anachronistisch gedeutet worden sein. Für uns als Mitarbeiter*innen bedeutet der Begriff „Mission“ eher „Auftrag“; nämlich den Menschen von Bord als Partner*in zugewandt zu sein und dort wo es nötig ist, sie auf unterschiedliche Weise zu begleiten.

Keineswegs bestreite ich dabei, wenn Besatzungsmitglieder von Schiffen geflohen waren und dann Unterstützung und Hilfe benötigten, sie ihnen nicht versagt wurde. In meiner Tätigkeit als Seemannsdiakon und Leiter der Station in Brunsbüttel habe ich diese Situationen mehrfach erlebt und dabei erfahren, was dieser Schritt für die einzelnen Seeleute bedeutete.

Für die Stationen auf dem Gebiet der damaligen Bundesrepublik war es für uns Mitarbeiter*innen weitaus schwieriger als anderswo, Kontakt zu den Besatzungen der DSR-Schiffe aufzunehmen. So auch in Brunsbüttel. Hin und wieder gelang es dann doch, Einkaufsfahrten oder Ausflüge zu organisieren. In Brunsbüttel war dies der Fall mit Besatzungen der Kümos und von Schiffen der mittleren Größe (ca. 4000 GRZ). Auch zu Weihnachten gab es immer wieder Gelegenheit, Päckchen an Bord gelangen zu lassen.

Und wie es so ist, man trifft sich immer zweimal im Leben: So geschah es zum Beispiel mit dem Besatzungsmitglied Bernd S., der heute Niederlassungsleiter einer Schiffsmaklerei im Rostocker Überseehafen ist. In wacher Erinnerung bleibt mir die Havarie der HEINRICH HEINE mit einem indonesischen Frachtschiff zu Ostern 1988. Alle waren froh, dass niemand zu Schaden gekommen ist. Auch einer der Offiziere nicht, der mit leichten Verletzungen in das Brunsbüttler Krankenhaus eingeliefert wurde und „mit einem blauen Auge“ davon kam, weil er im Moment, als sich der Bug des indonesischen Schiffes in seine Kammer bohrte, die Toilette aufgesucht hatte. Der junge Offizier stammte vom Fischland, wie er mir erzählte, und bei meinen Besuchen fragte er nach Büchern von Michail Gorbatschow. In einer einzigen Nacht hatte er „Perestroika“ und „Wir brauchen Demokratie ...“ durchgelesen. Im Zuge der friedlichen Revolution und der Vereinigung wurden in Brunsbüttel auf der Schleuse dann Grundgesetze und Betriebsverfassungsgesetze ausgeteilt anstelle von Parteiprogrammen.

Als es mich später nach Rostock zog, sollte es sich auszahlen, welches Ansehen die DSM besaß. Es war die DSR, welche uns neben anderen tatkräftig half, unseren Dienst 1991 im Überseehafen aufzunehmen. Aber es gab auch einzelne Seeleute, wie unser langjähriger Vorsitzender Stefan Rathmanner, die uns aus ihren guten Erfahrungen mit der DSM heraus nachhaltig unterstützten.

Diese guten Erinnerungen trugen wohl auch dazu bei, dass es gelang, den Arbeitskreis Seeschiffahrt MV 1992 ins Leben zu rufen, der sich über fünfzehn Jahre für die Wohlfahrt der Seeleute aus dieser Region erfolgreich engagierte. Dabei ist das starke Engagement von Kapitän Rudolf Lehmann besonders zu nennen und zu würdigen. Auch hier zeigte sich, wie gut es sein kann, wenn man sich zum zweiten Male trifft.

Es ist lobenswert, dass die BORDGESCHICHTEN in diesem Band den Lesern ihre Begegnungen mit und in den Seemannsmissionen ins Gedächtnis zurückrufen.

Leningrad,
den 4. 7. 84.

Liebe Freunde von der
m/s „Inselberg“!

Uns, den Dolmetscherinnen
des Leningrader Interklubs,
macht es immer Spaß, mit Ihnen
zu arbeiten, da Sie so witzig
sind und unsere Bewunderung
für die schöne Stadt Leningrad
mit uns teilen.

Besonders nett waren die Abende
an Bord des Schiffes „Inselberg“,
die Stunden unserer näheren
Kontakte, an die wir uns noch
lange erinnern werden.

Solche Treffen dienen der besseren
Völkerverständigung und der
Freundschaft zwischen unseren
Staaten.

Wir hoffen, daß unsere
freundhaftlichen Kontakte
in der Zukunft noch tiefer und
fester werden und daß wir noch
viele schöne gemeinsame Stunden
verbringen werden.

Tamara

Inhaltsverzeichnis

Klaus Ammersdörfer	Die Seemannsmissionen – Seelentröster der Seeleute	6
Fred Schulz	Vollcontainers Jungfernfahrt – oder was nicht in der Zeitung stand....	13
Detlef Stolz	Jungfernenreisen sollte man sich nicht entgehen lassen sondern einfach genießen	17
Walter Hess,		
Helmut Schröder	Kollision MS FRITZ REUTER (2) mit MT SCHWEDT	21
Günter Pürschel	Von den Gefahren der Seefahrt	27
Klaus Müller	Die Rettungstat	30
Roland Mahnke	Der FLIEGER rettet Seeleute aus Seenot	33
Redaktion	Tod auf See	34
Hans Wölbing	LÜTZOWS wilde verwegene Jagd	35
Joachim Meitzner	Die Havarie des Loggers ERICH HONECKER	36
Klaus-Jürgen Bruhn	Windstärke 15 und andere Katastrophen	38
Karl-Heinz Flegel	Nur ein Schutzengel verstand sein Handwerk	43
Michael Krause	Ladungsbrand	45
Stephan Bohnsack	Arbeitsschutz geht alle an	48
Paul Hag	Der Untergang des MS MITSOS/SVIG	51
Redaktion	Die MÜNCHEN und die „Macht des Schicksals“	54
Peter Guba	Schlamm-packung für MS ERFURT	55
Christian Lange	Besuch auf MS MAGDEBURG nach deren Untergang	56
Norbert Schmidt	Verkauf des Wrackrestes des MS RUDOLF BREITSCHIED	58
Veit Karpinski	Halbe – Halbe	63
Günter Glaß	Olympioniken auf Kreuzfahrt	68
Redaktion	Bordstempel des Passagier-Motorschiffes ARKONA	72
Peter Erbstößer	Susis kurze Reise	75
Wolf A. Kaiser	Eine Panama-Kanal-Passage	76
Redaktion	125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal	79
Martin Goyk	Katuna	89
Knut Freiwald	Alte Liebe rostet nicht	92
Redaktion	Starke DSR-Seemannsfrauen	93
Lutz H. Wernecke	Der DSR-Fakir	95
Stefan Hein	Das Brigade(tage)buch des Ro-Ro-Schiffes INSELSBERG	96
Heinz-Jürgen Marnau	Rendezvous mit „Freunden“ oder Spinat mit Spiegelei	105
Jochen Müller	Bootsmann Siggı verhandelt	107
Hans Riemer	Scherstift	108
Peter Trenkner	Episoden deutsch-sowjetischer Freundschaft – unverordnet	111
Ute und Lutz Krämer	Wertzeit in Nachodka	114
Volkmar Gagonal	Wertzeit des MS THEODOR FONTANE in der Warnowwerft	119
Hans-Peter Höppner	Tankreinigung auf MT WOLFEN	125
Alfred Döhring	Malheur unterm Sternenzelt	127
Karsten Pfeil	MS Stassfurt auf Kurs Puerto Ordaz	128
Thomas Schwedler	Eine geheimnisvolle Reise	131
Harald Martin	Charterreise des MS HEINRICH HEINE ins krieglerische südliche Afrika	134
Harald Reischke	17.745 Seemeilen mit dem Kühlschiff rund um Afrika	138
Friedrich Seibicke	Wie der Stahl gehärtet wurde	143
Walter Jangel	Appetit macht erfinderisch und andere Scherze	156
Lothar Pantermöller	Selbst ist der Mann	157
Rolf Marschner	A Sentimental Journey	158
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis	160

Die Seemannsmissionen – Seelentröster der Seeleute

Seeleute fuhren zu meiner Zeit in der Regel sechs bis zehn Monate auf einem Schiff. Das bedeutete viele Monate Trennung von ihren Familien. Sie arbeiteten sieben Tage pro Woche und häufig zehn bis zwölf Stunden täglich. Mal mehr, mal weniger überkam sie das Gefühl der Einsamkeit und sie sahen sich auch den Gefahren der See, der Sorge vor Piraterie oder ansteckenden Krankheiten ausgesetzt. Im Unterschied zu Beschäftigten an Land war das Schiff nicht nur Arbeitsstätte, sondern auch für Monate das Zuhause der Matrosen und Offiziere. Manchmal wochenlang nur Wasser, das war schon ab und zu für jeden eine Herausforderung.

Meist fuhren die Schiffe mit weniger Mannschaft als vorgesehen und nötig. Dadurch stieg der Arbeitsdruck enorm. Ein Schiff sollte nicht als ein unansehnlicher rostiger Kasten über das Meer fahren und dann zum Verschönern in die Werft müssen – nein, die Matrosen sollten ständig mit Farbe für das gute Aussehen und den äußeren Schutz ihrer Schiffe sorgen. Sie wurden zugleich dringend und hauptsächlich für die Beaufsichtigung der Ladeabläufe und die Tallierung (Kontrolle der Ladungsmengen, Stellplätze) gebraucht. Das führte oft dazu, dass sie sich überlastet fühlten. Niemand mochte schuld daran sein, wenn hohe Kosten entstanden, weil zum Beispiel ein falsch platzierter Container hätte umgesetzt werden müssen. Mit Gewissheit besaßen junge Menschen schon immer vor allem romantische Vorstellungen von der Seefahrt – weites Meer, blauer Himmel, herumkommen in der Welt. Die Realität stellte sich dann jedoch ziemlich anders dar. Die Schifffahrt musste und muss auch heute einen großen Teil des Welthandels bewältigen. Vor Jahren lagen die Schiffe zwei bis vier Tage in den Häfen, während denen ab und zu auch Landgänge möglich wurden. Heute dauert das Be- und Entladen lediglich noch 24 Stunden, dann geht es wieder auf See.

Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich Kirchenvertreter bereits mit der Tatsache auseinandergesetzt, dass sie eine gewisse sittliche Verwahrlosung in den großen Häfen der Welt und die Ausbeutung der Seeleute durch Reeder und Wirtsleute wahrnahmen. In mehreren Schritten entstand dann kurz vor Beginn des 20. Jahrhunderts die Deutsche Seemannsmission, inzwischen mit Standorten in über 35 Häfen der Welt. Von deren Existenz in den kapitalistischen Ländern profitierten auch wir während meiner Fahrenszeit noch unter der Flagge mit Hammer und Zirkel.



Internationaler Club der Seeleute Rostock (2012)

In den Häfen und den Hafenorten konnten wir zwar in den Kneipen einige Zeit festen Boden unter die Füße bekommen und etwas Spaß haben. Aber nicht immer war das auch genug für die Psyche. In den Häfen der sozialistischen Staaten existierten sogenannte „Interclubs“ als Seelentröster der Seeleute, im Westen als Pedant die christlichen Seemannsmissionen. An deren Leistungen für uns Seeleute erinnere ich mich im besten Sinne zurück. Besonders wenn wir die Weihnachtszeit



Außenansicht Seemannsclub „Hollfast“ Rostock-Überseehafen



Altar im Seemannsclub „Hollfast“ Rostock-Überseehafen

erhielten Hilfe bei Krankheiten, beim An- und Abmustern, bei der Bereitstellung von Übernachtungsmöglichkeiten. Ich habe mit den Seemannsmissionen während meiner Fahrten von 1962 bis 2007 stets Kontakte gepflegt und machte nur gute, meist sehr gute Erfahrungen damit. Einige der Diakone sind Freunde für mich geworden. Besonders intensiv erinnere ich mich an Pastor Heinz Neumann in New Orleans, an die Pastoren in Kopenhagen, Amsterdam, Hamburg, Emden, Southshield, Hull, Kotka, Mäntuyluoto, Norrköping. Ich fühle mich ihnen allen immer noch zu herzlichstem Dank verpflichtet und würde mich sehr freuen, wenn sie dies hier lesen könnten. Es war schon etwas Bemerkenswertes für mich, als Kommunist zu den Pastoren ein so gutes Verhältnis zu pflegen, besser als zu manchem Politoffizier der Reederei.

fernab unserer Familien in den Häfen verleben mussten, war die Arbeit der Seemannsmissionen für uns ein Segen. Ich habe Weihnachten in vielen Häfen verbracht, zum Beispiel in Lübeck, Amsterdam, Mäntuyluoto – immer wurden wir ins Seemannsheim eingeladen und bekamen auch kleine Geschenke überreicht. Pudelmütze, Seife, Zahnpasta, Füllhalter – wir haben uns immer darüber gefreut und die Zuwendung der Mitarbeiter hat uns gerade an solchen emotionalen Tagen gutgetan. Für mich als Atheist war es nie ein Problem, dass diese Seemannsmissionen sich dem christlichen Gedanken verpflichtet fühlten. Nach manch kritischer Situation auf See, die wir glücklich überstanden hatten, erleichterte mich jedes Mal mein Ausspruch: „Der liebe Gott verlässt keinen guten Kommunisten“. Es würde jetzt hier zu weit führen, darüber zu philosophieren, dass das Christentum und die Idee des Kommunismus wohl gar nicht so sehr weit auseinanderliegen.

Wir Seeleute wurden zu Gottesdiensten in die Kirchen eingeladen,



Zwei Stunden Zorn für Pastor Bischoff

Mit Schmunzeln erinnere ich mich an ein Erlebnis als ganz junger Matrose. 1965 lagen wir mit der GRAAL-MÜRITZ in Kopenhagen und löschten leere Bierfässer und Flaschenleergut für die große Bierbrauerei CARLSBERG. Es war Wochenende und wir saßen beim Abendbrot, als ein kleiner freundlicher Herr sich als deutscher Seemannspastor vorstellte. Wir luden ihn zum Abendbrot ein und er erzählte über seine Arbeit. Alle am Tisch lächelten, als



Weihnachten im Rostocker Seemannsclub „Hollfast“

er seinen Namen „Bischoff“ nannte. Wir erfuhren, dass er schon viele DDR-Seeleute hier in Kopenhagen betreut hatte, vor allem die Fischer aus Rostock, Saßnitz und Barth befanden sich unter seinen Gästen. Bei schlechtem Wetter in der Ostsee sind diese schnell mal nach Kopenhagen eingesteuert und haben dort abgewettert. Von seinen Erzählungen waren wir dermaßen beeindruckt, dass einige von uns gleich in seinen kleinen Bus einstiegen. Mit dem fuhr er uns ins Seemannsheim, und wir konnten Tischtennis spielen und Bier trinken. Kaplan Bischoff schlug dann vor, am nächsten Tag eine Stadtrundfahrt zu unternehmen und Schlösser und Kirchen der Umgebung zu besichtigen.

Also fuhren wir mit sieben Besatzungsmitgliedern im VW-Bus los. Wir weilten alle zum ersten Mal in Kopenhagen. Der starke Straßenverkehr und die schönen Häuser beeindruckten uns sehr. Der Pastor hatte im Auto auch eine Kiste Bier der Marke TUBORG mitgenommen und wir schluckten es gern als Ersatz fürs Mittagessen. Zuerst besuchten wir die Schlosskirche. Kaplan Bischoff war nicht nur Pastor, sondern auch ein hervorragender Stadtführer. Das nächste Ziel hieß Königsresidenz. Wir spazierten durch die Schlossparkanlagen und kamen an eine sauber asphaltierte Straße. Der Park war durch einen Gitterzaun abgegrenzt. Das viele Bier im Auto machte sich nun bemerkbar und plötzlich standen sieben Männer am Zaun und entledigten sich der vielen Flüssigkeit. Wir konnten hören, wie sich auf der sonst wenig befahrenen Straße ein Auto näherte. Der Klang des Motors war uns so unbekannt, dass wir alle Sieben die Augen auf das heranfahrende Auto richteten. Es handelte sich um einen braunen Jaguar und darin saß ein korpulenter Herr mit Bart. Der schüttelte im Vorbeifahren den Kopf. Plötzlich wurde der Pastor wütend: „Das war Kong Frederik, der König der Dänen, und ihr bepinkelt seinen Zaun!“ Von diesem Zeitpunkt an war Kaplan Bischoff uns nicht mehr so zugetan. Zwei Stunden hielt sein Zorn an. Auf dem Weg nach Schloss Kronborg hielt er zweimal an öffentlichen Toiletten an, um nicht noch einmal so ein Fiasko erleben zu müssen. Aber wir verhielten uns brav und waren auch schon müde.

Wir waren schon vorher mehrmals in London gewesen und hatten dort die Wachgarde mit ihren schönen Bärenfellmützen bestaunen können. Hier vor der dänischen Festung stand

auch ein Wachsoldat mit Gewehr und einer ebensolch großen Fellmütze. Der Pastor erzählte uns, der Soldat dürfe sich nur nach einem strengen Reglement bewegen. Jede Minute müsse er immer exakt Schritte nach vorn und wieder zurück machen. Nun kam wieder ein Lächeln ins Pastorengesicht. Er hatte eine schöne Story für uns parat: Vor etwa drei Monaten war es einem Soldaten zu langweilig geworden und er hatte ein kleines Transistorradio zur Unterhaltung in der Fellmütze versteckt. Aber ein anderer Wachsoldat hat ihn verpiffen und er wurde in Unehren entlassen.

Viele Male habe ich diese Meerenge vom Kattegatt kommend durch den Sund in die Ostsee befahren. Jedes Mal habe ich an diese Story gedacht und sie meinen Matrosen erzählt.

Ich kam sehr oft auf verschiedenen DSR-Schiffen nach Helsingborg und Kopenhagen. So bekamen wir mit, wie andere Schiffsbesatzungen sich immer und immer wieder erzählten, dass Herr Bischoff sich mit der GRAAL-MÜRITZ-Besatzung seinerzeit blamiert habe. Noch viele Male weilten wir danach in der Seemannsmission, immer sind wir wieder freundlich aufgenommen worden. Danke, Pastor Bischoff!

Tischtennis mit Premier Sir Harold Wilson

1976 hatte ich ein besonderes Erlebnis in einer Seemannsmission. Unser Schiff befand sich unterwegs nach Par (Cornwall). Diesen Hafen und den etwas größeren Hafen Foway kannte fast jeder Kümofahrer. Unterwegs hörte ich auf der Grenzwelle 2255 kHz, dem Buschfunk der Seeleute, dass mein Freund Kapitän Z. mit seiner TORGELOW auch nach Par unterwegs war. Wir verabredeten, uns nach langer, langer Zeit mal wieder im Tischtennis zu messen. Auf unseren Lehrschiffen THEODOR KÖRNER und J.G.FICHTE hatten wir uns immer harte Kämpfe geliefert. Wenn es um nichts ging, hat er meist gewonnen. Ging es um Meisterschaft und Preise, war ich Sieger. Das alte Haus der Seemannsmission kannten wir beide. Unsere Schiffe erreichten den Hafen bei Hochwasser zur selben Zeit und kaum waren die Klarierungsbehörden von Bord gegangen, machten wir uns auf den Weg zum Club. Vor dem Gebäude hatten sich jede Menge Leute eingefunden, Flaggen, Aufregung. Es wurde Besuch erwartet. Als wir schließlich ins Haus eingelassen wurden, erklärte uns der neue Missionsleiter, dass wir die ersten Besucher des wieder eröffneten Seemannsheims seien und sie noch wichtige Gäste, die Bosse von der China Clay Manufacturers, erwarteten.

Wir befanden uns mitten im Tischtennis-Spiel, als sich die Tür öffnete und etwa zehn Leute den Raum betraten. Mehrere der Herren kannte ich schon. Plötzlich nahm jemand meinem Kumpel den Schläger aus der Hand und nun spielte ich gegen den englischen Premier Sir Harold Wilson Tischtennis. Da alle lachten und sich über mein erstauntes Gesicht amüsierten, dachte ich, ein Schmetterball wäre jetzt das Richtige. Da übergab Premier Wilson den Schläger einem langen schwarzen Begleiter. Dabei hat er bestimmt zu ihm gesagt: „Schlag' den kleinen Dicken!“ Der hatte mich bald besiegt.

Neue Vorgaben im Rahmen der Abgrenzungspolitik

Dieses Erlebnis hatte ich in einer Zeit, als unser Kontakt zu den Seemannsmissionen schon nicht mehr ganz unproblematisch war. Als ich 1962 meine Ausbildung begann, konnten wir ohne jede Beschränkungen in den Seemannsmissionen verkehren. 1974 wurde jedoch die Industriekreisleitung der SED für die



**NORWEGIAN GOVT. SOCIAL WELFARE
OFFICE FOR THE MERCHANT MARINE**

A N D

SEAMEN'S CLUB

93, Yamashita-cho, Naka-ku
P.O. Box 235, Yokohama Port P.O.
YOKOHAMA 〒 231-91
Tel.: 641-3708
Cable Address: "NORWEL" Yokohama



Seemannsclub Port Klang (Malaysia, 1970)

richtungen gemacht. Ein einziges Mal habe ich es in Middlesbrough erlebt, dass ein Pastor den Namen „Mission“ so ernst genommen hat, dass er uns in acht Stunden zu gläubigen Christen machen wollte.

Ausflug nach Canterbury

1981 hatten wir besonderes Glück. Wir lagen mit dem Schiff im sehr kleinen Fischereihafen Whitestable in der Themsemündung zwischen Margate (Straße von Dover) und Themse-River. Dieser Hafen wurde fast nur von einheimischen Fischereifahrzeugen angelaufen. Zweibis dreimal im Monat, wenn genug Hochwasser herrschte, konnten auch kleine Kümos mit einem Tiefgang bis zu 3,70 m einlaufen. Bei Ebbe lagen die Schiffe auf Grund. Wehe, wenn der Sturm aus östlicher Richtung voll in die kleine Flussmündung blies!

Im Hafen hatten die Fischer einen riesigen Tank stehen, in dem sie viele Tonnen Aale hielten. Eigentlich essen die Engländer keinen Aal, deshalb nahmen wir an, dass der Aal nach Belgien oder Holland verschickt werden sollte. Nachts war kein Mensch im Hafen zu sehen und meine Leute ließen sich des Öfteren den einen oder anderen Aal schmecken. Da dort nur tagsüber Ladung gelöscht wurde, blieben wir meist zwei bis vier Tage im Hafen. Stets besuchte uns ein englischer Hafenpastor. Wir nahmen seine kirchlichen Botschaften immer geduldig und wohlwollend zur Kenntnis. Einmal lud er fast unsere gesamte Besatzung in einen kleinen Bus und fuhr mit uns nach Canterbury zur großen Kathedrale. Wir waren stark beeindruckt von dem Bauwerk, das durch seine lange Bauzeit ein sehr eindrucksvolles Denkmal der Bau- und Kirchengeschichte wurde. Noch heute habe ich die kunstvollen Glasfenster vor Augen. Wir waren dem Pastor sehr dankbar, dass er uns dieses einmalige Erlebnis ermöglicht hat und wenn er an Bord kam, bewirteten wir ihn immer gern mit seinen Lieblingsspeisen.

Hafen- und Seeverkehrswirtschaft gebildet und auf deren Betreiben erfolgte die Vorgabe an die Schiffsbesatzungen, sich von den Missionen fernzuhalten. Nachdem 1976 die Vorschrift eingeführt wurde, die Gangway ständig mit einer Wache zu besetzen, konnte den Mitarbeitern der Seemannsmissionen auch der Zutritt zu den Schiffen verwehrt werden. In der kleinen Fahrt wurde das Verbot jedoch nicht so sehr ernst genommen, denn wir hatten ja nur gute Erfahrungen mit diesen Ein-



MARINERS' CLUB

(THE SAILORS' HOME AND
MISSIONS TO SEAMEN, H. K.)
11 MIDDLE ROAD, KOWLOON
HONG KONG

Telephone: K-674101-4
Cables: 'Flyingangel' Hongkong



Seemannsclub Port Sudan (1965)

Dianas Hochzeit

Ein Höhepunkt in der Englandfahrt wurde der 29. Juli 1981, ein Tag voller Aufregung in Großbritannien, denn Prince Charles heiratete Diana Spencer. Wir lagen mit dem Schiff im Hafen von Dagenham, einem Vorort von London, und löschten Holz. Während dieser Reise befanden sich auch zwei mitreisende Ehefrauen an Bord, die natürlich total heiß darauf waren, auch etwas von der Hochzeit mitzubekommen. Das

sie daran hindernde Problem bestand darin, dass mitreisende Ehefrauen in England keine Landgangserlaubnis bekamen, weil der Pass der DDR nicht anerkannt wurde. Ich erinnerte mich an unseren Seemannspastor von der anderen Seite der Themse. Da wir fast jeden Monat einmal einen englischen Hafen anfuhrten und wir von der Reederei Valutamittel für eventuelle kulturvolle Unternehmungen erhielten, überlegte ich mir, diese für einen Mietbus einzusetzen, damit der Pastor die beiden Offiziere mit ihren Frauen zu dem Hochzeitsspektakel fahren konnte. Ich verzichtete darauf und übernahm die Wache. Jim, der Pastor, kam mit dem Bus, in dem schon einige Seeleute saßen. Er schummelte die Frauen mit Gottes Hilfe durch die Kontrollposten. Um 20 Uhr befanden sich alle wieder an Bord. Mir kommt es heute noch so vor, als hätten die Frauen während der weiteren Reise nichts anderes mehr zu erzählen gehabt als über Dianas Hochzeit. Thanks to my friend Jim Howard from Gravesend district Igen!

Pastors Trost in Amsterdam

Auch während unserer schwersten Stunden bei der DSR habe ich Beistand in einer Seemannsmission gefunden. Als 1989 die sogenannte Wende in der DDR vollzogen wurde und die DSR-Schiffe Stück für Stück verkauft wurden, bekam ich den Auftrag, beim Verkauf einiger unserer Küstenmotorschiffe anwesend zu sein. Mir ging es nicht so gut dabei, unsere schönen Boizenburger Kümos zu einem Spottpreis zu verhökern. Den Seemannspastor in Amsterdam und seine Frau kannte ich schon viele Jahre. Er hatte es seinerzeit Mannschaftsmitgliedern ermöglicht, ihre Verwandten aus Westdeutschland im Gästehaus der Seemannsmission Keizersgracht zu treffen und unterzubringen, und vor allem – er hielt dicht. Auch ich konnte dort später einmal eine Schulfreundin unterbringen, als sie mich auf der FRIGGA in Amsterdam besuchte. Der Seemannspastor bemühte sich, mich an den schweren Tagen, als ich dem Verkauf unserer Schiffe beiwohnen musste, durch Sightseeing in Amsterdam etwas abzulenken. Diese Stadt hat in Bezug auf den Untergang unserer Flotte fast wie bei Scapa Flow Symbolcharakter für mich bekommen, denn hier erlebte ich die holländische Uraufführung des Films „TITANIC“.

Missionen in Griechenland und Ägypten

1992 fuhr ich als Kapitän in Vertretung auf dem MS NEUHAUSEN. Dieses Schiff war etwas größer als meine bisherigen Kümos. Mit der AUERSBERG reiste ich von Rostock nach Kiel, um dort den Kapitän abzulösen. Wir bekamen viel Zeit für die Übergabe, da die NOK-Passage fast acht Stunden dauerte. Die NEUHAUSEN hatte Holz geladen und sollte es nach Thessaloniki (Griechenland) bringen. Ich war bis dahin noch nie in Griechenland gewesen und viele meiner Crewmitglieder auch nicht. Deshalb fragte ich den Makler bei der Klarierung



Visitenkarte Seemannsclub Shanghai (1969)

sönlich an Bord. Er brachte kirchliche, aber auch große Tageszeitungen mit und machte uns sogleich den Vorschlag, am nächsten Tag zu den Pyramiden nach Gizeh zu fahren.

Fast drei Stunden dauerte die Fahrt durch die Wüste, dann erreichten wir den Außenbezirk von Kairo, besuchten eine Papyrusfabrik, kauften dort auch die berühmten bemalten Papyrusrollen. Weiter führte die Fahrt zur Cheops-Pyramide. Dort in immer gebückter Haltung einen langen Gang ins Innere. Die Enge samt der vielen Menschen beklemmte mich, sodass ich auf der Hälfte des Ganges umkehrte, um schnell wieder herauszukommen. Mir schoss der Gedanke durch den Kopf, was passieren würde, wenn ein Erdbeben käme, während sich dieser Haufen im Inneren befände. Merkwürdig – in der Nacht ereignete sich dort wirklich ein Erdbeben.

Nach Besichtigung der Pyramide mieteten wir vier Kamele und drei Pferde zu einem kleinen Ausritt. Anschließend fuhren wir ins Ägyptische Museum nach Kairo. Wir trugen alle noch unsere alte DSR-Khakikleidung. Vor mir liefen die Stewardess und der Funker und ich musste laut lachen. Das Khaki war dunkelgelb geworden, denn es zeigte sich, dass alle unsere Hinterseiten stark von Pferde- und Kamelmist verfärbt waren. Um 15 Uhr fuhren wir zurück und kamen pünktlich in Alexandria zum Abendessen an. Da der Seemannspastor zuvor bei uns an Bord eingeladen worden war, bat er uns nun in seine Seemannsmission. So endete der Tag in einem parkähnlichen Garten der Mission, voller Palmen und Blumen. Ein Tag, an den ich mich immer noch gerne erinnere.

New Orleans mit Pastor Neumann
Kurz bevor ich mich für immer von der Seefahrt verabschiedete, hatte

nach einer Tour durch die Stadt und Umgebung. Er meinte, er würde uns bei der Seemannsmission anmelden. Dieses eine Mal waren die Herren, die dann kamen, uns nicht geheuer. Sie schienen eher einer Sekte anzugehören, und das bewegte mich dazu, sie von Bord zu weisen. Eine Sight-seeing-Tour machten wir dann trotzdem alleine mit Bus und Taxi.

Drei Tage später versiegelten wir nach Alexandria. Wir wussten, dass es dort eine Deutsche Seemannsmission gab. Gleich nach der Klarierung kam der Pastor per-



Plakat Seemannsmission Mombasa

ich das wohl denkwürdigste Erlebnis mit einem Seemannspastor. 2006 hatte in der Karibik der Hurrikan Katrina gewütet und unglaublichen Schaden angerichtet. Als wir am 20. Februar New Orleans West Riverside erreichten, erschien sofort nach Anlegen ein kleiner freundlicher blonder Herr an Bord – Pastor Heinz Neumann von der Deutschen Seemannsmission in New Orleans. Er bot uns sofort bereitwillig an, die Stadt – besser was davon noch übrig war – zu zeigen. Unvorstellbar, was wir dort an Verwüstung sahen. Wir erfuhren, wie sehr der Pastor um die Erhaltung der Seemannsmission gekämpft hatte. Man hatte ihn quasi gewaltsam aus dem Gebäude in Sicherheit bringen müssen. Tief betroffen schenkte ich dem Pastor spontan 300 Dollar für die Instandsetzung seines Gebäudes. Ich habe ihn noch heute als eine der beeindruckendsten Persönlichkeiten in meinem Seemannsgedächtnis. Auch alle anderen Begegnungen mit den Diakonen der Deutschen und anderen Seemannsmissionen habe ich bis heute dankbar in allerbesten Erinnerung behalten.

Fred Schulz

Vollcontainers Jungfernfahrt – oder was nicht in der Zeitung stand

Als ich vor einiger Zeit in einem Gespräch mit Kapitän Peters erwähnte, dass ich auf der Jungfernfahrt der RUHLAND (Typ Äquator) dabei gewesen war, bat er mich um nähere Details. Am besten sei es, so der Kapitän, mal nachzugucken, ob nicht noch irgendwelche Briefe aus dieser Zeit vorhanden sind, denn Männer heben immer vieles auf. Natürlich waren sie da. Und noch so einiges, von dem man sich im Laufe der Jahre nicht trennen mag, sehr zum Verzagen meiner Frau. Aber besitzt nicht so mancher Mann, sei er nun ehemaliger Seemann oder Stahlwerker seinen Karton mit Utensilien? Irgendwo lauern die alten Schätze. Reservistentücher mit den Namen der alten Kumpels, alte Ausweise, Orden, Prospekte. Ja, sogar den berühmten Archangelsk-Nagel, selbst aus der Holzstraße gezupft, habe ich noch. Und so findet sich neben einem alten Hotelausweis von „Haus Sonne“, einem Flugticket der Interflug oder einem Formblatt zum Antrag auf den Sichtvermerk auch ein Stapel Briefe. Aber Fehlanzeige. Frisch verliebt, hatte ich beim Schreiben andere Themen als Kolbenziehen, Black Outs oder Bootsmanöver im Kopf. Sicherlich, ich habe über Landgänge in Aarhus oder Rotterdam berichtet, über eine Ausfahrt nach Brüssel und von dem Essen in Larnaca. Vielleicht auch über das Verbot, in Jeddah auch nur einen Fuß auf die Pier zu setzen, oder die



MS RUHLAND (1985)

Erstes Vollcontainerschiff auf Jungfernfahrt

Grundorganisation der SED nahm die Arbeit auf / 18 Genossen an Bord beschlossen hohe Aufgaben

In den späten Abendstunden des 18. September verließ die „Ruhland“ von der Warnowwerft in den Überseehafen. Bereits am nächsten Morgen fand die Gründungsversammlung der Grundorganisation der SED statt. Wir nutzten die Gelegenheit zu einem Besuch auf dem 18.230 Tonnen großen Vollcontainerschiff.

Von Genossen Winfried Staake, dem 1. Nautischen Offizier, erfuhren wir, daß zunächst in Rostock angeladen wurde und in Aarhus, Rotterdam und Antwerpen komplettiert wird. Für die Jungfernfahrt ist „Voll Schiff“ gebucht, wo bis zu vier Lagen Container an Deck gestaut werden. Wie Genosse Staake sind die meisten der 35köpfigen Besatzung neu in der Vollcontainerschiffahrt. Neu für alle ist auch das Schiff, das die Warnowwerft als erstes der Äquatorlinie fertiggestellt hat. Auf der ganz im Zeichen der Vorbereitung auf den XI. Parteitag stehenden Gründungsversammlung der Grundorganisation der SED, sagte der Cheftrale in der Diskussion, daß die bemüht sein werden, eine Technologie zu erarbeiten, womit sie die ökonomischen Kennziffern einhalten und die Transportaufgaben überführen werden.

Wie er versicherte, versuchen die Genossen den Transportprozeß so zu gestalten, daß ein hoher materieller Nutzen in die Leistungsbilanz des Kombi-nates eingebracht werden kann und dadurch das Ansehen unserer Handelsflotte und unseres Staates erhöht wird.

Konkret bedeutet das:

- eine schnelle Formierung der Besatzung, um die Einsatzbereitschaft des Schiffes zu gewährleisten,

MS „Ruhland“ – das erste Vollcontainerschiff aus der neuen Äquatorlinie der Warnowwerft ist 165,50 m lang und 23,85 m breit, hat 18.230 tbrt und verfügt über 946 Containerstellplätze.

Foto: Seemann

- die zielgerichtete Erfüllung und Übererfüllung der Transportaufgaben,
- die Hafendurchläufe gut vorzubereiten,
- nur unbedingt notwendige Fremdleistungen in Anspruch nehmen,
- die Valutamittel sowie Ordnung und Sicherheit unter Parteikontrolle zu nehmen,
- eine hohe Valutafektivität zu erreichen,
- Qualitätsmängel zu vermeiden,
- das Konto 317 als Kennziffer des Haushaltsbuches zu führen und vieles andere mehr.

18 Genossen zählt die Grundorganisation auf der „Ruhland“, eine der 41 Schiffe des Fe.1, in dem über 3000 Flottenangehörige fahren. Davon sind mehr als ein Drittel Mitglieder und Kandidaten unserer Partei. Partei-

sekretär ist Volker Hempel, Politoffizier und Mitglied der IKL.

Inzwischen hat die „Ruhland“ unter Führung von Kapitän Heinrich Eggert von Larnaca, ihrem ersten Zielhafen, die Reise nach Agaba fortgesetzt. Danach werden Jeddah und Hodeidah angelaufen, bevor es wieder retour nach Westeuropa und erneut ins Rote Meer geht. Anfang Dezember wird das Schiff wieder in Rostock sein. Neben Genossen Heinrich Eggert, vielen als langjähriger Stammkapitän der „Meyenburg“ bekannt, führt Genosse Peter Buchmann als LTO. Ihn und andere Besatzungsmitglieder konnte Genosse Eggert in den letzten Wochen auf der Werft bereits näher kennenlernen. Ihr seemannisches Handwerk wollen auf dieser Reise auch zwei Praktikanten der IHS und zwei Lehrlinge von der Betriebschule Flotte kennenlernen. An praktischen Hinweisen wird es von der erfahrenen Besatzung sicher nicht fehlen.

Text: Brigitte Götz



Kapitän Heinrich Eggert, seit 1962 bei der Reederei, übernahm mit der „Ruhland“ sein erstes Neubauschiff.

Foto: Götz

kurze Arrestierung unseres 1. Ingenieurs, der versehentlich in Aqaba eine Kaserne fotografierte. Über den scharfen Lumpenball und über das Sportfest werde ich auch geschrieben haben. Aber von der Arbeit und den Schwierigkeiten an Bord keine Spur. Jedoch ich fand im Laufe der Zeit zwei interessante Dinge. Zuerst einen Artikel, der in unserem „Flottenbummi“, der VOLL VORAUS stand.

Hier zuvor noch einige Fakten zu MS RUHLAND:

Kielliegung 13. Dezember 1984, Stapellauf 12. April 1985, Übergabe 31. August 1985, Flaggenwechsel und Indienststellung 16. September 1985

tdw 18155, BRT 13769, NRT 7550

Maschinenleistung 7600 KW (10336 PS), Geschwindigkeit 18 Kn

Länge über alles 165,50 m, Breite über alles 23,05 m, Gesamthöhe 45,78 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 13,40 m

Freibordtieftgang 10,05 m, Container max. TEU 946, Laderauminhalt Schüttgut 24612 m³, Stükgut 22905 m³

Jungfernfahrt vom 23. September bis 15. Dezember 1985 mit 31 Mann Besatzung plus zwei Lehrlingen, zwei Praktikanten, einer mitreisenden Ehefrau

Die Schiffbauer meinten es gut mit der Besatzung. Zwar waren die Kammern etwas „steril“, was uns nichts ausmachte, denn im Laufe der Reisen veränderten wir sie ja doch individuell. Aber man hatte im Konstruktionsbüro wahrscheinlich nicht an die Container gedacht. Freute sich der Seemann bei fehlender Decksladung noch über den Ausblick aus den „Schiffsfenstern“ der Kammern Vorkante Brücke, so war es dort nach der Beladung meist zappenduster. Dafür hatte man zum Beispiel die Transittlast, das Hospital oder das Fotolabor auf die

Steuer- bzw. Backbordseite gelegt. Zum Glück fuhren wir bald ohne E-Mix und ohne Lehrlinge. So wurden im Hauptdeck Kammern frei, die zwar nur kleine Bulleyes besaßen, dafür aber eben Helligkeit und keinen Geräuschpegel von Kühlcontainern.

Es wurde auch später viel über diesen Schiffstyp geschrieben. Aber natürlich auch eine Menge verschwiegen. So verließ auf der Jungfernnreise der Chief Peter Borchmann nach einem größeren technischen Defekt in Westeuropa das Schiff und kehrte der DDR den Rücken.

Bei meinen Recherchen zum Thema „Äquator“ fand ich viel detaillierteres Material über die Situation an Bord.

So fuhr auf dem Schwesterschiff SOHLAND ein Kundschafter für den Frieden, der schon auf MS SONDERSHAUSEN im stillen Kämmerlein fleißig die Seiten füllte. Unser „Unsichtbares Visier“ berichtete nicht nur über seine Kollegen, sondern auch über die Missstände in der Maschine. Der seit 1983 für das Ministerium für Staatssicherheit tätige Seemann erhielt u. a. den Auftrag, neben den Berichten über die Besatzung und Häfen in Westeuropa auch eine Information zur „ökonomischen Störtätigkeit“, zu Mängeln und Havarien im Maschinenbereich zu erarbeiten. Diese IM-Berichte sind ein Zeitzeugnis und sollten der Nachwelt nicht vorenthalten werden.

Anbei die Abschrift des Originalberichts ohne orthografische und grammatische Korrektur:
Rostock, den 06.08.86

Indienststellungsreise MS „Sohland“ vom 20.04. bis 11.07.86 – Fernost

Die Baubelehrung begann für unser Besatzungskollektiv Anfang Februar in der Warnow-Werft. Schon in der WW gab es gewisse Unstimmigkeit wenn es darum ging gewisse Mängel die laut Projekt vorgesehen waren, abzuändern. So wurden die Mängelrügen von MS „Ruhland“ und MS „Rübeland“ beim Bau des Schiffes kaum berücksichtigt. Einfluß darauf hatte die Besatzung kaum obwohl von der Besatzung sehr viel beanstandet wurde. Ein Beispiel Müllverbrennungsanlage SAVA, Herst.: VEB Elbewerft Boizenburg / Roßlau Mängelrüge 271 von MS „Rübeland“ vom 06.03.86

Diese Anlage lief weder auf MS „Ruhland“ noch auf „Rübeland“. Trotz vorliegender Mängelrüge weigerte sich die WW, uns diese Anlage (die äußerst wichtig ist für den Schiffsbetrieb) in Betrieb mit Ölschlamm vorzustellen. Alle Forderungen der Besatzung wurden in dieser Sache ignoriert. Das die Anlage auf der vergangenen Reise zum laufen gebracht worden ist, ist ein Verdienst der daran arbeiteten Besatzungsmitglieder dies wurde nur durch einen sehr großen Arbeitsaufwand erreicht. Viele Störungen Black aut's traten auf durch unsachgemäße Verkablung des Wellengenerators in der Hauptschalttafel. Gerade im E-Bereich traten sehr viele Störungen auf (verdeckte Mängel, Schluterei, E-Motore vielen während der Reise aus (Kolbenkühlwasser, Ablüfter für Verbrennungsraum, Gebläse für Verbrennungsanlage) teilweise weil nur Fett in den Lagern fehlte.

Einiges gibt es über die schlechte Ausrüstung des Schiffes zu sagen:

keine Ressortakten

keine PVI-Akten

keine Bestellkataloge, keine Lieferung (bzw. nur Teillieferung) durch die SVR.

So gab es auf dem Schiff keine (oder kaum) Ringschlüsseln, Zangen) usw.

Während der Hinreise hatten wir zirka 15 Black aut's und diverse Maierschaltungen (Lastabwurf) diese resultierten durch ein lose Klemmverbindung in der Hauptschalttafel bzw. Brücken. Gerade im E-Sektor wurden sehr viele verdeckte Mängel bewußt eingebaut.

Zündspule für Kesselanlage mußte in Japan ausgewechselt werden, beim Wechsel wurde festgestellt, daß bei der Ersatzspule das Kabel unmittelbar hinter der Spule abgetrennt war dadurch mußte in Japan eine neue Spule gekauft werden.

Kühlcontainer: 45 Stück können geladen werden. Zur Fehlersuche wurde der Besatzung nur ein Multimeter übergeben dadurch dauert die Fehlersuche extrem lange. Moderne Geräte (Scheckgerät) wäre unbedingt notwendig da man mit diesen Gerät die Fehler in Minuten finden kann.

Durch unsachgemäßen Zusammenbau bei Neubau, viel ein Schwerölseparator aus, dieses kostenintensive Aggregat mußte in der Hafenliegezeit gewechselt werden.

Es ist sehr bedauerlich das die Mängelrügen von MS „Rübeland“ nicht während des Neubaus der Besatzung bekannt waren.

Farbmäßig (Unterwasserschiff) sieht das Schiff aus wie kurz vor der Wertzeit, während der W-Zeit wurde auch bei Sprühregen gespritzt.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden das die Qualität der Arbeiten im Neubau nicht den heutigen Anforderungen entsprechen. Nach meinen Kenntnissen traten auf den bisher in der WW gebauten Äquator Schiffen wiederholt Mängel auf die die Schiffssicherheit teilweise stark gefährdeten oder hohe Valutaausgaben seitens der DSR erforderlich machten. Nach meiner Meinung ist eine tiefgründige Untersuchung der Mängel erforderlich, da nicht in jeden Fall unkenntnis od. schluterrhafte Arbeit die Ursache sein kann.

Das BK hat einen wesentlichen Anteil an der Jungfernnreise und deren Erfolg. Das Kollektiv hat sich gefestigt und ist bereit weiterhin im Containerdienst zu fahren. In Gesprächen kam jedoch zum Ausdruck das folgende Probleme zu berücksichtigen sind:

- Landgang (Einkaufsgestaltung) auf Grund der kurzen Hafenliegezeiten nur in einigen Häfen möglich
- Freizeit- u. Sportmöglichkeiten gegenüber anderen Schiffen rückläufig (kein Freizeitdeck)
- Ausstattung der Freizeiträume und Kammern Ideenlos ohne besondere Gestaltungsideen
- „keine gemutliche Ecke vorhanden“.

zum Fahren mit Mindestbesatzung (zirka 26 Pers.) treten folgende Fragen auf:

1. Gewährleistung der Gängwaywache
2. Eingeschränkte Reperaturmöglichkeiten an Bord, erfordert bei Störungen inanspruchnahme von NSW-Service
3. Überstundenreglung bei Offizieren (z.Z. 4 Std täglich bei techn. Offz.)
4. wie Wartungs- u. Konservierungsarbeiten realisieren.
5. wie übernahme von Proviant und Ersatzteilen im ÜSH
6. Reperaturleistungen durch DSR-Werkstatt bei kürzester Liegezeit (geplant 1 Tag)

Unterschrift

Sieht man einmal von der Rechtschreibung ab, immerhin wenigstens mal Klartext!

Übrigens, mit der jungen Frau, der die vielen Briefe damals galten, feierte ich im Sommer 2013 Silberhochzeit. Es ist doch immer gut, sich nicht von „alten Sachen“ zu trennen.

Jungfernfahrten sollte man sich nicht entgehen lassen, sondern einfach genießen

Eine fachlich-sachliche Beschreibung der Jungfernfahrt des Motorschiffes KARL MARX/DDXA wurde bereits in BG Bd. VI veröffentlicht. (Hans Riemer, „Stapellauf, Indienstellung und Jungfernfahrt des Schnellfrachters KARL MARX) Hier eine Darstellung aus etwas anderer Perspektive.

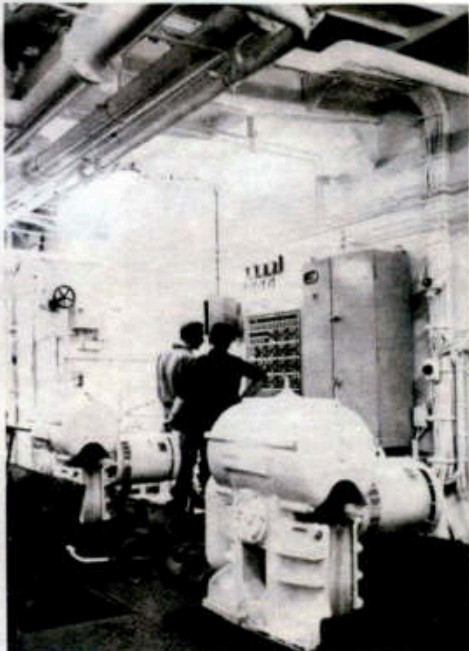
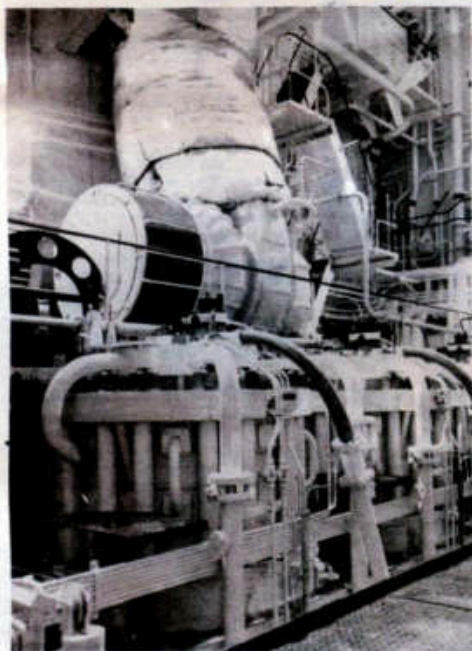
Jungfernfahrten waren immer irgendwie abenteuerlich, weil die Unwägbarkeiten eines solchen komplexen „Gefährts“, das ein modernes Schiff nun mal ist, kaum vorhersehbar sind. So lief am 5. November 1971 Motorschiff KARL MARX/DDXA als von der DDR viel gepriesener Schnellfrachter Nummer Eins zu seiner Jungfernfahrt aus. Ich trat, als Funkstellenleiter gemustert, meine erste Fernostreise an. Es handelte sich tatsächlich um ein schnittiges Schiffchen, das mit der installierten Maschinenleistung von 20.300 PS bei 13.000 tdw ordentlich Meilen schrumpfen konnte. Aber irgendwie war auf der ersten Reise der Wurm drin. Die ersten „Jungfernparty“ in den westeuropäischen Häfen hatten wir erfolgreich hinter uns gebracht und begannen den großen Turn nach Singapur. Mit der Übernahme ungewöhnlich vieler Ersatzteile für den Hauptmotor hatten sich offensichtlich bereits die kommenden Abwechslungen in dem sonst so eintönigen Seetörn via Kap der Guten Hoffnung abgezeichnet. Reißende Einspritzdruckleitungen und Defekte an Brennstoffpumpen zwangen zu täglichen Reparaturstopps und endeten vorerst in einem einwöchigen Aufenthalt auf der Reede von Dakar, um Nachschub an Rohrleitungen einfliegen zu lassen.

Die weitere Reise von Dakar zur Nordspitze von Sumatra, dem Nordwesteingang der Malacca-Straße, war für die gesamte Besatzung noch eine gute Gelegenheit, sich mit dem Schiff, seinen Einrichtungen und seinen Besonderheiten intensiv zu beschäftigen.

Auch in Singapur war wieder eine rauschende Jungfernparty mit Prominenz geplant worden. Als der Kapitän die Einweisung vornahm, den teilnehmenden Offizieren ihre Aufgaben zuteilte und als Dresscode blaue Uniform verkündete, wurden wir doch etwas stutzig. In Singapur unmittelbar am Äquator in Blau? Nach und nach sickerte die Wahrheit durch. Der Master hatte sich wenige Abende zuvor Einen eingeholt und dann irgendwann – *nobody*



MS KARL MARX in Rijeka (1985)



Unsere Fotos: Blick in den Maschinenraum (Zylinderkopfstation und Pumpenstation) eines unserer modernen Hochseehandelsfrachter. Die weitere Automatisierung der Schiffsantriebsanlagen auf diesen Schiffen erleichtern wesentlich die Arbeit unserer Seeleute. Fotos: R. Klarner

aus „Voll Voraus“ (04/1972)

knows it – Gläser zerdeppert. Um den Schaden zu bereinigen, musste der nächste greifbare Feudel herhalten, der anschließend nach außenbords entsorgt wurde. Irgendwie hatte er sich aber wohl vergriffen und sich mit der Aktion seiner weißen Uniform entledigt.

Nun hatte der Eisbär Order erhalten, auch für blaue Uniformen erträgliche Temperaturen in den Räumlichkeiten zu schaffen, sodass wir alles gut überstehen konnten.

Noch eine kleine Episode am Rande zur Liegezeit in Singapore. Auf dem Schiff war erstmals ein Fahrstuhl zwischen Maschinen-Kontrollraum und Brücke installiert, der leider auf der ersten Reise wohl noch unter „Seekrankheit“ zu leiden schien und öfter ausfiel. Dummerweise passierte das auch im Hafen Singapore bei tropischen Temperaturen und mit einem Filmteam des Fernsehfunks der DDR darin. Als Männlein und Weiblein nach etwa 1,5 Stunden endlich wieder frische Luft atmen konnten, fanden sie die unfreiwillige Drehpause da drinnen gar nicht mehr lustig.

Ab Singapore ostwärts begann der Zeitraum der üblichen Nachtschichten für die Verbindungen mit Rügen Radio. Die machte ich auch gerne. Nicht so den Empfang der täglichen Schiffspresse, die auch noch zu unglücklichen Zeiten und ebensolchen Frequenzen ausgestrahlt wurde. Zu der ohnehin mageren Lautstärke kamen immer heftiger werdende atmosphärische Störungen. Ich kann heute zugeben, dass ich mir für die Schiffspresse unter diesen Bedingungen nicht gerade das Futter aus der Jacke gerissen habe, wenn schon das Klappern der Schreibmaschine den Rest der schwach hörbaren Morsezeichen übertönte und vielleicht noch solche „Aufreißer“ wie: ... der 1. Sekretär des ZK der SED und Vorsitzende des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik, Genosse Erich Honecker ... bla, bla, bla, das journalistische Meisterwerk eröffneten.

Eine bleibende Erinnerung hinterließ der Quarantäne-Ankerplatz unmittelbar am wasserseitigen Ende der Rollbahn des berühmt-berüchtigten Flugplatzes Kai Tak, der nun doch schon

einige Jahre durch einen supermodernen Flugplatz außerhalb des Stadtgebietes von Hongkong abgelöst wurde. Ein besonderes Erlebnis dabei bestand darin, wenn Cathay Pacific die Piloten für die Flugplatzlizenz Start und Landung trainieren ließen. Die Vögel flogen so tief an, dass sie auch von den Schiffsradargeräten aufgefangen werden konnten. Das hat dann besonders nautische Neulinge in Aufregung versetzt, wenn sich plötzlich Radarziele rasend schnell auf den Mittelpunkt des Displays und damit auf das Schiff zubewegten.

Der kurze Aufenthalt in Hongkong auf Innenreede war unspektakulär. Spannend wurde es erst wieder bei der Ansteuerung von Yokohama. Nachdem uns bei guter Sicht der Fuji-san majestätisch begrüßt hatte, verschlechterte sich die Sicht und wenig später krachte der mit Benzin voll beladene Küstentanker MUNAKATA MARU NO 1 in die Steuerbordseite und hat dort einigen Schaden angerichtet. Ich stand zu diesem Zeitpunkt auf der Brücke und



Der Autor zwischen Maruyana-Girls

konnte das Geschehen hautnah miterleben. Auf dem Tanker war keine Menschenseele zu erblicken, alle Versuche einer Kontaktaufnahme per UKW und Mittelwelle blieben erfolglos. Später wurde mir dann gesagt, dass auf dem Schiff zwar eine Telegrafieausrüstung vorhanden, aber nicht besetzt war, und die Crew keinerlei Fremdsprache beherrschte. Da aber beide Schiffe noch „schwabbelten“ wurde kein SOS verwendet und der erste Funkverkehr des Schiffes in japanischen Gewässern als Dringlichkeitsverkehr über Yokohama Port Radio abgewickelt. Unsere Liegezeit wurde dazu benutzt, unsere restliche Ladung zu löschen und den kommenden Werftaufenthalt vorzubereiten. In der Werft Kawasaki Hitachi Zosen wurden die Reparaturen auf unserem Schiff mit japanischer Gründlichkeit in wenigen Tagen schnell und zügig erledigt. Wir trafen hier auch unseren Kollisionsgegner wieder. Er brauchte nahezu ein neues Vorschiff.

Die auch für Yokohama anvisierte Jungfernparty mit den Honoratioren der Stadt wurde zwischen behördlichen Vernehmungen, Löschbetrieb und Werftvorbereitungen veranstaltet. Mir wurde die Aufgabe übertragen, die Betreuung eines weiblichen Ehrengastes einschließlich deren Begleitpersonen zu übernehmen. Der Abend verlief in interessanter und angenehmer Unterhaltung einschließlich einer Führung durch das Schiff. Zu angemessener Zeit wurde aufgebrochen und ich durfte den Ehrengast mit Begleitung noch bis zu den wartenden Limousinen auf der Pier begleiten. Dabei fiel mir auf, dass die Japaner sich beim Anblick der kleinen Gesellschaft noch tiefer als sonst üblich verbeugten. So erfuhr ich im Nachhinein – vielleicht auch besser so – auf meine diesbezügliche Frage, dass es sich um eine Cousine des Kaisers gehandelt habe.

Ein weiterer Ehrengast, dem wir auch später noch mehrfach begegneten, war der Hafenkapitän, Captain Maruyama, der bei solchen Gelegenheiten gerne ein Gläschen genoss und sich deswegen später von seinen beiden Sekretärinnen abholen ließ. Da ja mein Ehrengast die Party schon verlassen hatte, wurde ich zur Betreuung der jungen Damen abkommandiert. Diese brachten mich auch gleich in arge Verlegenheit, als sie sich auf meine Frage nach einem Drink wie selbstverständlich Sekt wünschten. Nun hatte der Zoll oder der Obersteward den Schampusdurst der Partygäste vollkommen unterschätzt, sodass kein Tropfen mehr aufzutreiben war. Aber das kann natürlich eine „deutsche Seefunkstelle“ kaum erschüttern, man muss nur Ideen haben. Ich nahm also ein Glas, etwas Cognac, einen Löffel Zucker dazu, mit etwas Sodawasser aufgefüllt und den Mixer hinein. Das Ganze gut kühlen und fertig war der Sekt, der auch bei den Damen recht gut ankam.

Trotz allem blieb viel Zeit für ausgedehnte Landgänge in Yokohama und Tokyo einschließlich einer unvergesslichen Silvesterparty in unserer Handelsvertretung mit anschließendem Besuch einer Zeremonie zum Jahreswechsel in einem japanischen Tempel. Insgesamt verbrachten wir in der Region Yokohama – Tokyo rund vier Wochen.

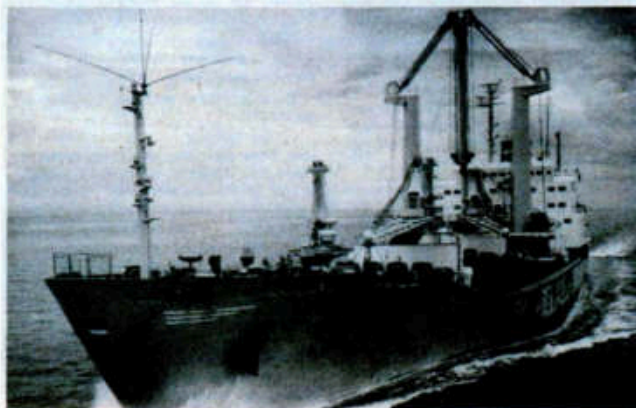
Der weitere Reiseverlauf war dann nicht mehr ganz so aufregend. Ende Januar lagen wir in Shanghai und staunten nicht schlecht, als wir noch einmal auf Reede mussten, weil Arbeitskräfte für den Lade- und Löschbetrieb fehlten, und das bei einem Milliardenvolk. Von Shanghai führte die Reise an der Ostküste der koreanischen Halbinsel entlang bis zum nordöstlichen Zipfel Nordkoreas nach Chungjin. Das war der End- und Wendepunkt, aber nicht unbedingt zwangsläufig auch Höhepunkt unserer Reise. Die Liegezeit begann gleich mit Behördenzoff, weil wir es wegen eines gewaltigen Schneesturms gewagt hatten, unser Radar und das Echolot einzuschalten und zu benutzen. Später gab es noch einmal einen auf die Mütze, weil der Master den Angaben der Wassertiefe in der Karte und jenen der Behörden nicht so recht traute und mal kurz das Echolot einschaltete. Das hatten die Kameraden sofort registriert und standen beim Alten grimmig dreinschauend auf der Matte.

Hier fanden dann aber auch gleich zwei Jungfernpartys statt, die erste bei uns an Bord mit viel Alk. Die Gegenparty erfolgte zwei Tage später in einem Restaurant, das von Bord aus zu sehen war, etwa 150 Meter Luftlinie entfernt und mit einem nahe gelegenen Hafentor in der Umzäunung. Das durften wir natürlich nicht passieren, sondern wurden in PKWs mit Gardinen an den Scheiben quer durch den gesamten Hafen hin und außerhalb des Hafengeländes wieder zurück zu besagtem Restaurant gefahren. Das Essen war interessant exotisch mit verschiedenstem Seegetier und Fleischhäppchen. Ob der ominöse erschlagene Hund dabei war, konnten wir nicht ermitteln. Abgerundet wurde das Mahl jedenfalls mit dem sehr gewöhnungsbedürftigen koreanischen Schlangenschnaps.

Alle waren froh, als wir nach Ladeende endlich die Heimreise antreten konnten. Die Rückreise verlief im Gegensatz zu all den aufregenden Erlebnissen der Hinreise doch recht unspektakulär, allerdings hatten unsere Maschinen-Jungs immer ausreichend zu tun, um die diversen kleineren und größeren Macken der Antriebs- und Hilfsanlagen zu beheben. Nach rund fünf Monaten trafen wir Anfang April wieder in Rostock ein.

Die technischen Schwierigkeiten während dieser Reise und späterhin manifestierten sich bald darauf bei der Nennung des Schiffsnamens mit einer Lautverschiebung von „a“ nach „u“.

Den Namen „Karl Marx“ in 28 Staaten der Erde



Auf dem Schnellfrachter „Karl Marx“ hat das 32 Mitglieder zählende Bordkollektiv seit der Indienststellung des Schiffes vor sechseinhalb Jahren über 196 000 t Exportgüter sicher in Länder des Fernen und Mittleren Ostens befördert. Das schnellste Schiff unserer Handelsflotte legte bisher eine Strecke zurück, die 20 Erdumkreisungen entlang des Äquators gleich käme. 232mal machte das auf der Warnowwerft gebaute Schiff in 46 verschiedenen Häfen fest.

Die Besatzung, die im Wettbewerb zu Ehren des 30. Jahrestages erneut um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ kämpft, trug den Namen des Begründers des wissenschaftlichen Sozialismus in 28 Staaten der Erde. Den 160. Geburtstag von Karl Marx begingen die Seeleute in dem jugoslawischen Hafen von Koper.

aus „Voll Voraus“ (05.06.1978)

Kollision MS FRITZ REUTER (2) mit MT SCHWEDT

Walter Hess

Es geschah am 4. Juli 1976 – Nationalfeiertag der USA, aber auch eine Wiedergeburt auf See. MT SCHWEDT/DCZE (ex SEA SERPENT) hatte in AL FAW/Irak (Persischer/ Arabischer Golf) rund 43.000 Tonnen Erdöl (Voll Schiff) für Rostock geladen und befand sich am 4. Juli 1976 heimreisend im Ausgang des Englischen Kanals etwa auf Höhe querab Dünkirchen/ Ostende. Der Tiefgang betrug über 11 Meter.

Als Funkoffizier hatte ich meine erste Sicherheitswache um 12 Uhr Bordzeit beendet und da momentan keine zusätzlichen Aufgaben zu erledigen waren, konnte ich Mittag essen gehen und bis zur nächsten Wache um 16 Uhr meine Freizeit „genießen“. Diese bestand unter anderem darin, einen Kontrollgang vorzunehmen und meine Notfunkbatterien außerhalb des Funkraums auf dem Peildeck sowie weitere Anlagen und Geräte zu inspizieren und auf ihre Funktionstüchtigkeit zu kontrollieren. Insbesondere handelte es sich um die im Kartenraum und auf der Brücke befindlichen Ortungs-, Funk- und Navigationsanlagen.

Der II. Nautische Offizier Reinhard M. hatte 0-4 Wache, als ich gegen 13 Uhr auf der Brücke eintraf. Es gehörte schon zur guten Tradition, dort mit ihm einen Pott Kaffee zu trinken.

Das Wetter war sommerlich warm und die See zwar ruhig, aber wir hatten ziemlich dichten Tiefnebel und nur rund 1,5 Seemeilen Sicht. Beide Radargeräte (RAYTHEON 2502-10cm und DECCA TM 1226AC-3cm), UKW (Lorenz SEM 57 befand sich griffbereit in Radarnähe) etc. waren in Betrieb und voll funktionstüchtig. Nebelsignale wurden vorschriftsmäßig per Typhon gegeben. Die Steuerbordnock war durch den Wachmatrosen besetzt.

So half ich zusätzlich als Ausguck aus und warf auch hin und wieder einen Blick auf die Radaranzeigen. Gegen 13.30 Uhr zeigte unser Radargerät TM 1226AC einen Entgegenkommer in ca. 12 Seemeilen Entfernung an. Von den täglichen DSR-Programmzeiten her war mir bekannt, dass MS FRITZ REUTER/DCZC, ein DSR-Kühlschiff (im Seemannsjargon wurden Kühlschiffe allgemein als „Bananenjäger“ bzw. auf Grund ihres bis auf Schriftzüge und Schornsteinmarke meist total weißen Außenanstrichs auch als „Weißer Schwan“ betitelt),



MS FRITZ REUTER



MT SCHWEDT

frisch überholt aus einer Werft und im Ballast Richtung Südamerika ausgelaufen war und uns entgegen kam. Darüber informierte ich unseren II. NO. Die Radar-Pfeilmarkierung zeigte an, dass MS FRITZ REUTER uns im engen Nahbereich passieren wird.

Da sich MS FRITZ REUTER quasi auf annähernd Kollisionskurs mit MT SCHWEDT befand, dieser tiefgangbedingt den Tiefwasserweg befuhr und praktisch keine sichere Ausweichmöglichkeit hatte, versuchte der II. NO vielfach – leider immer wieder vergeblich – per UKW Kontakt zu seinem Kollegen herzustellen, sicherlich auch um zu vermeiden, MT SCHWEDT durch Ausweichmanöver auf Grund zu setzen. Inzwischen kamen sich beide Schiffe bedenklich näher. Seitens MS FRITZ REUTER erfolgten leider keinerlei Reaktionen.

Als MS FRITZ REUTER in etwa 1,5 Seemeilen Entfernung an Backbord voraus in Sicht kam und auch als diese eindeutig identifiziert werden konnte, gab unser II. NO erforderliche Typhonsignale, dass die FRITZ REUTER ihren Kurs ändern und ausweichen solle. Aber es erfolgte weiterhin keine Reaktion und wir konnten erkennen, dass sich dort auch keine Radarantenne drehte. Eine harte Kursänderung nach Steuerbord hätte meiner Ansicht nach für die schwerfällige SCHWEDT nichts gebracht, außer sie hätte der REUTER die „volle Breitseite“ geboten.

Erfahrungsgemäß war nicht nur in der DSR-Flotte bekannt, dass sich begegnende „Companie-Schiffe“ verhältnismäßig nahe passierten und gegenseitig begrüßten. Auch war es vorgekommen, dass die schnellen (20 sm/h und mehr) und stolzen „Weißen Schwäne“ eine „Ehrenrunde“ um das begegnete bzw. überholte langsame Schiff drehten.

Ich (vermutlich auch WO Reinhard M.) war bis zum „Vorbeirauschen“ des MS FRITZ REUTER fest davon überzeugt, sie dreht im engen Nahbereich noch nach Steuerbord ab und passiert zwar knapp, aber gerade noch ausreichend sicher das Heck des MT SCHWEDT. Das stellte sich augenblicklich als beinahe tödlicher Irrtum heraus. Durch das Fernglas hatten wir keine Personen im Brückenbereich erkennen können. Auf der FRITZ REUTER tat sich nichts. Bis dato war mir allerdings nicht bekannt gewesen, dass außer im Maschinenraum auch auf der Brücke von DSR-Seeschiffen „AUT 24“ (24-stündiger wachfreier Betrieb) gefahren wurde.



Blick nach achtern



Bootsstation achtern backbord

Wir auf unserer Brücke erwarteten augenblicklich den „großen Knall“, als die FRITZ REUTER greifbar nahe an unserer Backbord-Nock vorbeischoss, der jedoch glücklicherweise ausblieb. So kam es zur Kollision. Die FRITZ REUTER war MT SCHWEDT etwa in einem Winkel



Matrosenkammer

dennoch haben einige Funkstationen es mitbekommen und hörten zu. Die Kapitäne besprachen die Sofortmaßnahmen und ihre Vorgehensweisen.

Der weitere Ablauf der Kontroll- und Sicherungsmaßnahmen erfolgte, von Kapitän Rudi R. festgelegt, sachlich und fachmännisch gekonnt. Es wurde ein Boot ausgesetzt, von dem aus unser Chief Mate Gerhard J. insbesondere den „Einschlagbereich“ und den entstandenen Schaden an der Außenwand des MT SCHWEDT gründlich inspizierte. Ölaustritt war nicht feststellbar. Im Bereich Backbordtank 8 hatte die FRITZ REUTER mit ihrem Heck eine große, tiefe Beule geschlagen. Die Schäden am Achterschiff wurden von anderen Offizieren untersucht und dokumentiert. Glücklicherweise gab es keine Verletzten, geschweige denn Tote, da sich zum Zeitpunkt des Schadeneintritts niemand in der demolierten Matrosenkammer befand. Unter anderem hatte auch das Steuerbord-Rettungsboot Totalschaden erlitten.

Per „Schlüsseltelegramm“ wurde umgehend Meldung an die DSR gesendet. Schiffsseitig wurde darauf geachtet, so wenig wie möglich über das Ereignis „auszuplaudern“. Seitens der Reederei wurde auch angewiesen, diesbezüglich keine Privatmeldungen zuzulassen. Dennoch hatten Funkstellen Wind davon bekommen, denn in den Fernseh-Abendnachrichten brachte die ARD eine diesbezügliche Meldung. Von einem sehr guten Freund unserer Familie (Hauptmann bei der Kripo) wurde meiner Frau daraufhin telefonisch die erlösende Nachricht mitgeteilt, dass der Besatzung des MT SCHWEDT nichts passiert ist und keiner zu Schaden gekommen war. Ich selbst durfte ja auch nichts „verpetzen“!

Eine wesentliche Amtshandlung des Kapitäns bestand auch darin, umgehend Zeugenaussagen über das eingetretene Ereignis schriftlich festzuhalten.

von ca. 30 Grad mit ihrem Steven in die Achteraufbauten „reingekracht“, wie ein Billardball abgeprallt und mit ihrem Heck über der Wasserlinie in Höhe Backbord-Seitentank 8 eingeschlagen. Zu unserem Glück war dieser Tank voll beladen, so dass es zu keiner Explosion kam. Das wäre vermutlich passiert, wäre es zum Einschlag in den zwar leeren, aber unter hochexplosivem Gas stehenden Backbord-Seitentank 9 gekommen.

Vom „Knall“ aufgeschreckt, erstürmten Kapitän Rudi R. (Dampfrudi), Chief Mate Gerhard J. und Politoffizier (PO) Klaus N. die Brücke. Ich besetzte sofort meinen Funkraum, bereitete alles für einen Notfall vor, ging zurück zur Brücke (praktisch um die Ecke) und wartete auf eventuelle Order des Kapitäns. Nun begannen sich auch auf FRITZ REUTER die Radarantennen zu drehen und sie meldete sich auf UKW Kanal 16. Es wurde sofort auf einen Arbeitskanal gewechselt,

Allgemein ist in der „christlichen Seefahrt“ bekannt, es gibt „sonne und solche Kapitäne“, vor allem auch dann, wenn es eventuell um die oft zutreffende Meinung des Funkoffiziers geht. Manche schätzen das Wissen und Können ihrer Fachbereichsleiter, manche wissen es aber auch selber meist viel besser. Der Funkoffizier war dann praktisch nur noch die „Sekretärin des Kapitäns“.

Ein Beispiel hierfür bot auch dieser tragische Unfall. Zwar befand ich mich als Hör- und Augenzeuge die ganze Zeit auf der Brücke, wurde aber völlig ignoriert. Viel wichtiger dagegen war die „Aussage“ des Politoffiziers. Obwohl er das sommerliche Wetter nutzte und während dieser Zeit in einem Liegestuhl auf dem Peildeck lag, wurde er als wichtiger Zeuge gehört und seine Aussage schriftlich aufgenommen. Erst Wochen später wurde ich von der Seekammer aufgefordert, meine Aussage zu machen und diese wurde schriftlich für die anstehende Seeamtsverhandlung fixiert.

Nachdem alles Notwendige vor Ort erledigt war, sprach unser Kapitän auf der Brücke folgende Worte „gelassen“ aus: „An diesem Tage wurde uns auf seltsame Weise das Leben zum zweiten Mal geschenkt!“ Dem habe ich nichts hinzuzufügen.

MS FRITZ REUTER kehrte gemäß erteilter DSR-Order zur erneuten Werftreparatur nach Westeuropa (Niederlande) zurück. MT SCHWEDT lief mit sehr stark reduzierter Geschwindigkeit (ca. 6 sm/h) unter Einhaltung der strikten DSR-Weisung, spätestens alle sechs Stunden zusätzliche Sicherheitskontrollen im Schadensbereich durchzuführen, und unter „Begleitschutz“ für eine notfalls sofortige Rettung der Besatzung von hinzu beordneten DSR-Schiffen um Skagen herum nach Rostock.

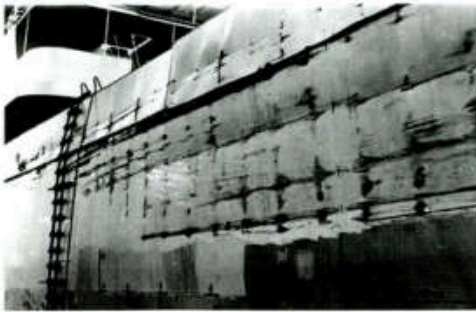
Nach Entladung im Ölhafen Rostock und Überprüfung sowie erteilter Erlaubnis durch die zuständigen Institutionen verholte das Schiff zur Werft nach Hamburg. Die Reparaturzeit betrug rund sechs Wochen. Ich selbst bin noch bis zur Außerdienststellung im August 1978 in Hongkong auf MT SCHWEDT weitergefahren und hatte 1977 rund sieben Monate (Januar bis August) meine Frau als mitreisende Ehefrau an Bord. Selbst war ich erst Ende September wieder zu Hause in Rostock. Aber das ist bereits eine ganz andere Geschichte.

Helmut Schröder

Nach meiner Armeezeit stieg ich wieder bei der DSR ein und auf das Kühlschiff FRITZ REUTER auf. Die erste Reise mit diesem Bananenjäger führte mich nach Bolivar in Ecuador und anschließend in die Werft nach Göteborg. Von dort aus sollte das Schiff unter Charter der schwedischen Salen Rederiet nach Zypern gehen, um Weintrauben für England zu laden. Die Freude unter der Besatzung darüber war groß, obwohl dadurch ein Haufen Arbeit auf uns zukam. Alle Grätings sollten umgerüstet werden, damit man die Paletten in die Luken hätte hinein rollen können.

Nach der Revierfahrt rund um Skagen hieß es darum, alle Mann in die Luken und erst einmal Lukenreinigung. Laut Wachplan war ich als 2. Wachmatrose der 0-4 Wache zugeteilt worden, aber wie gesagt, alle Hände wurden in den Luken gebraucht.

Am 9. Juli 1976 befanden wir uns in der Nordsee. Es war ein leicht diesiger, aber sehr ruhiger Tag auf See. Ich glaube, mit mir befanden sich gegen 13 Uhr vier oder fünf Mann in den Luken. Wir beschäftigten uns gerade damit, in den untersten Lukendecks alles zu säubern, als das Schiff plötzlich zweimal stark schaukelte. Kurioserweise dachte ich im ersten Moment, wir befänden uns im Hafen und einer ginge ganz schön hart längsseits. Eine Sekunde später war mir wieder bewusst, dass wir uns ja auf See befanden, und ich glaubte jetzt, wir wären



Schaden an der Außenhaut des MS FRITZ REUTER

auf eine Sandbank oder ähnliches aufgelaufen. Doch in diesem Moment schrie schon der Bootsmann: „Alle raus aus den Luken!“

Wir kamen an Deck und sahen das Achterschiff des MT SCHWEDT noch immer aus aller-nächster Nähe. In diesem Moment wurde jedem von uns klar, was geschehen war. Keiner besaß mehr eine ruhige Hand. Als wir dann in Richtung unseres Vorschiffes schauten und dort eine riesige Qualmwolke erblickten, wurde die Unruhe noch größer. Ich wundere mich noch heute, warum niemand an Bord Feueralarm auslöste.

Nach einigen Minuten war die Qualmwolke am Vorschiff verfliegen. Es stellte sich heraus, dass es sich lediglich um eine Staubwolke gehandelt hatte. Unser Vorschiff war aufgerissen worden und dabei wurden die Zementsäcke, welche zur Leckbekämpfung dort lagerten, mit beschädigt.

Nachdem das Schiff mit dem Qualmen aufgehört hatte, gingen wir dazu über uns nach dieser Schrecksekunde erst mal eine Zigarette anzuzünden. Nichtraucher habe ich plötzlich rauchen sehen. Der Bootsmann und der Zimmermann wurden in die Luken geschickt, um eventuelle Leckschäden zu sichten. Die SCHWEDT hatte uns mittschiffs ein zweites Mal be-rührt. Die Außenhaut war dort stark eingedrückt. Nach der Lukenkontrolle, bei der kein Leck festgestellt werden konnte, kam wieder etwas Ruhe in die Mannschaft. Eigentlich haben wir nach dem Crash nur noch die Zeit damit verbracht, darauf zu warten, was wohl im Anschluss passieren würde. Nach einigen Stunden erfuhren wir, es gehe ab in die Werft nach Amster-dam und mit der Charterreise sei es vorbei.

Am Abend habe ich mich dann endlich mit meinem Wachkollegen unterhalten können. Er erzählte mir, dass auch er von der Brücke geschickt wurde, um die Rettungsboote zu säubern. Warum sich unser II. Nautischer Offizier nicht auf der Brücke befand, dazu ist schon einiges an anderer Stelle gesagt worden. Im Buch „Auf Kollisionskurs“ von F. Eichlepp und M. Kretzschmar heißt es gemäß dem Spruch der Seekammer lediglich: „Es ist in der mündlichen Beweisaufnahme nicht zweifelsfrei geklärt worden, wo sich der Wachoffizier ab 14.00 Uhr aufgehalten hat und welche Aufgaben er in dieser Zeit erfüllte. Nach seinen Angaben befand er sich im Bereich der Brücke und des Kartenraumes, beschäftigt mit der Überwachung der Fahrt des Schiffes. Während dieser Zeit befanden sich kurzzeitig seine Ehefrau und die Chefstewardess auf der Brücke und auch auf dem Peildeck zum Sonnen.“ Nicht nur bei uns kochte die Gerüchteküche später noch ganz schön hoch.

Am 10. Juli 1976 liefen wir die Werft in Amsterdam an und konnten uns nun selbst von Land her den Schaden ansehen. Die Wertzeit an sich war prima. Die Stadt Amsterdam gehört noch heute zu den schönsten Hafenstädten, die ich jemals gesehen habe. Diese angenehmen Tage dauerten bis zum 2. August 1976. Danach führte uns der Kurs des Schiffes an die südamerikanische Ostküste, nach Montevideo und Buenos Aires.

Von den Gefahren der Seefahrt

So wie Wellen, Schaumkämme und die unendliche Weite zur See gehören, so gehören Stürme, hoher Seegang und heftiges Schaukeln zur Seefahrt. Einige Kollegen mussten nachhaltige Erfahrungen mit dieser mörderischen See machen – nicht nur durch Erzählungen, sondern durch bitteres eigenes Erleben. Und obwohl wir sehr gut ausgebildet und motiviert waren und die Schiffe einen guten technischen Stand aufwiesen, kam es in der Auseinandersetzung mit den mächtigen Naturgewalten, auch durch menschliches Versagen, immer wieder zu Schiffsverlusten. Leider waren dabei auch Menschenleben zu beklagen. Diese Verluste und die näheren Informationen darüber schürten in der Flotte zwar keine Angst, denn mit Angst kann man nicht zur See fahren. Aber sie erhöhten den Respekt und die Ehrfurcht vor der manchmal unbarmherzigen See. Auch der sozialistische DSR-Seemann war mit seiner Nussschale, trotz „fortschrittlichster“ Gesellschaftsordnung und hoch gelobten historischen Errungenschaften, nur ein winziges Staubkorn auf den Weltmeeren. Beim Trotzen der entfesselten Naturgewalten halfen kein Parteilehrjahr und kein Manifest. Da musste sich Hein Seemann, ob gewollt oder nicht, auch in Gottes Hand begeben. Und mancher hat dabei, vielleicht auch nur unbewusst und im Stillen, das Bitten und Beten gelernt. Erlebnisse mit schwerer See, tückischen Wetterkapriolen und komplizierten Maschinenschäden, ob für Stunden oder Tage, hatte jeder. Meistens wurden auch die schwierigsten Situationen mit Geschick, mit Glück und manchmal vielleicht auch mithilfe eines Schutzengels gemeistert. Auch ich musste in meiner Fahrzeit einige brenzlige Situationen erleben und überstehen.

Bereits auf meiner ersten Reise konnte ich erfahren, dass die Hochseefahrt keine Kaffeefahrt oder Lustfahrt in See ist. Am 7. Oktober 1966 um 12 Uhr lief die ZSCHOPAU, mit mir als 19-jährigem Maschinenhelfer, aus Wismar aus. Nur zwei Stunden später musste im dichten Nebel die Drehzahl stark reduziert werden. Mit „Kleiner Fahrt“ fuhren wir zunächst noch Richtung Skagen und Rotterdam weiter, um gegen 17 Uhr für 16 Stunden vor Anker zu gehen. Dabei hat sich mir das folgende sehr „beruhigende“ Bild fest eingeprägt. Auf der Back stand neben der Ankerwache ein Matrose und schlug mit dem Hammer regelmäßig an ein aufgehängtes Kuchenblech. Das war anstelle des defekten Typhons unsere Variante des Nebelsignals. Andere Schiffe wurden so gewarnt und auf Abstand gehalten. Die Mannschaft konnte zum Republikgeburtstag abends in Ruhe das Freibier genießen. Nach „Anker auf“ ging die Nebelfahrt mit reduzierter Drehzahl und zerbeultem Kuchenblech am nächsten Morgen weiter.

Nur zehn Tage später, auf der Überfahrt von Antwerpen nach Piräus, erlebte ich in der Biskaya drei bis vier „tolle“ Tage. Krängungen bis 43 Grad zwangen zum Abwettern und zum Kurswechsel Richtung Azoren. Anfangs hielt ich den Atem an, wenn der Dampfer stark krängte und wartete sehnsüchtig darauf, dass er sich wieder aufrichtete. Ich war sehr beeindruckt vom Tanz unseres Alttonnageschiffes in der aufgewühlten stürmischen See. Unsere kleinen Einmannkammern hatten Querkojen. Trotz Verkeilen rutschte man bei jedem Überholen hin und her. Mal stand ich fast senkrecht in der Kojen und im nächsten Moment fast auf dem Kopf. Mal konnte ich direkt in die stürmische Wasserwand vor dem Bullauge blicken, wenige Sekunden später in den Himmel. Beides war gewöhnungsbedürftig und bedrohlich. Das angeordnete Vorschrauben der Panzerblende war auch nicht angenehmer. Ich war todkrank, die Seekrankheit forderte ihren Tribut. Mit Pütz am Mann versuchte ich zwar zu arbeiten, aber die ersten zwei Tage war das in der „frischen“ Luft des Maschinenraumes eine vergebliche Mühe. Ich verbrachte mehr Zeit mit dem Leeren meines Brecheimers als mit

ehrflicher Arbeit. An Deck ging es mir besser. Wenn ich jedoch einen Kollegen mit Zigarette sah, ging das Würgen sofort wieder los. Mitfühlende Kommentare munterten mich auf und meinten, so lange der braune Ring noch nicht oben angekommen ist, wäre alles noch im grünen Bereich. Nach drei Tagen hätte ich es überstanden. Und so war es dann auch.

Am 25. November 1967 lief die SPREE, auf der ich inzwischen als Maschinenassistent gemustert worden war, um 18 Uhr aus Benghazi/Libyen Richtung Zypern aus. Nach dem Abendbrot war in der Schiffspresse die traurige Mitteilung zu lesen, dass am gleichen Tag mein ehemaliges Brotschiff STUBBENKAMMER vor Rotterdam mit einem Tanker kollidiert und gesunken war. Obersteward Paul Sachweh konnte das Schiff nicht mehr rechtzeitig verlassen. Das war ein tiefer Schock, war ich doch erst wenige Monate vorher dort abgestiegen. Paul hatte zur Geburtstagsfeier meines Kammerkollegen Otto Pelzecker in unserer Kammer im Achterschiff, trotz heftiger Schaukelei und polternder Laufgeräusche von Welle und Schraube, zünftige Musik gemacht und für eine tolle Stimmung gesorgt. Es fiel mir schwer zu akzeptieren, dass es Paul nicht mehr geschafft hatte.

Auf einer späteren Reise, nun als Offiziersanwärter, lief ich mit der SPREE am 3. Mai 1968 ca. 18 Uhr aus Rotterdam nach Tripoli aus. Dabei kam uns die inzwischen gehobene STUBBENKAMMER entgegen. Sie wurde zum Verschrotten geschleppt, ein sehr nachdenkliches und trauriges Bild.

Am 21. Dezember 1970 lief die EILENBURG gegen 18 Uhr aus Marseille aus. Als III. TO hatte ich bis zum Wachantritt noch etwas Zeit. So war ich gerade beim Briefschreiben, als mit einem Mal ein mächtiger Ruck durch das Schiff ging. Weitere Erschütterungen folgten. Aus meinem Aquarium, das neben mir auf dem Tisch stand, ergoss sich mehrmals ein Schwall Wasser. Als ich aus dem Fenster sah, traute ich meinen Augen nicht. Nur wenige Meter entfernt befand sich eine bedrohliche Felswand. Zwischen uns und dem Fels lagen Klippen. Auf die Anhöhe kam ein Mann gestürzt und schwenkte aufgeregt eine Laterne, als wollte er sagen, kehrt um, hier geht es nicht weiter.

Was war geschehen? Beim Auslaufen nahm die EILENBURG vorschriftsmäßig den Weg zwischen dem Festland und der Insel Chateau d'If. Um eine Kollision mit zwei plötzlich kreuzenden Schiffen zu vermeiden, musste unser Dampfer kurzfristig ausweichen. Dabei liefen wir vor dem Chateau auf Grund und wurden an das Ufer gedrückt. Von der Back hätte man an Land springen können. Der winkende Laternenmann war der Leuchtturmwärter auf dieser durch den Grafen von Monte Christo bekannten Insel. Da sich zufällig ein Lotse in der Nähe befand, konnten wir mit seiner Hilfe und aus eigener Kraft anschließend wieder frei kommen. Wir waren auf den einzigen sandigen Uferabschnitt aufgelaufen. Das war unser großes Glück. In meiner Wache fuhren wir zurück und machten um 22 Uhr wieder an der Pier fest. Am nächsten Tag untersuchten Taucher das Unterwasserschiff, es war unbeschädigt. Die Tageszeitung von Marseille brachte in großer Aufmachung ein Bild unseres Dampfers mit der Überschrift: „Ostdeutsches Schiff Elenburg rammte Chateau d'If“. Da unsere Schiffsleitung keine Schuld traf, konnten wir schon am Abend erneut auslaufen.

Am Abend des 13. Januar 1973 verließ die EILENBURG Bremen gen Südamerika. Vom Ausgang des Englischen Kanals bis Höhe Lissabon zeigte sich die Biskaya für vier Tage wieder einmal von ihrer gefürchteten und berüchtigten Seite. Unseren „EMIL“ konnten wir maximal nur mit 80 bis 100 U/min drehen lassen. Bei Krängungen bis 43 Grad kamen wir kaum voran. In dieser stürmischen und aggressiven See war nur Abwettern mit Kurswechsel schräg gegen die anrollenden hohen Wellen möglich. Zwei Schiffe in unserer Nähe gaben SOS und sanken. Wir konnten leider nicht helfen. Beim Blick in die tobende See drängten

sich unwillkürlich Gedanken an den Weltuntergang auf. Der Seeschaden überall an Bord war beträchtlich. In der Pantry und den Messen überlebten z.B., zum Leidwesen unserer Stewardessen, einige Teller, Tassen und Kannen die aufgezwungenen Flugübungen nicht. Essen im „Stehen“ bzw. beim Balancieren war angesagt. Als sich die See endlich etwas beruhigte, hatte Ladeluftkühler II eine so starke Leckage, dass das Seewasser komplett abgestellt werden musste. Die normale Marschfahrt konnte bei ruhigerer See anschließend nur noch mit 120 U/min fortgesetzt werden. Trotzdem stellte ich als II. TO bereits am späten Abend des 18. Januar die Maschinenanlage auf wachfreien Betrieb um. Auf hoher See konnte das gewagt werden. Am Abend des 20. Januar, in meiner Wachbereitschaft, meldete die Brücke starken Funkenflug. Also Maschinenraum erneut besetzen und Fahrt auf 80 U/min. reduzieren. Nach einigen „erholsamen“ Stunden in der Maschine lief die Anlage wieder ohne Beanstandung. Ich konnte die Hauptmaschine hochfahren, die Anlagenüberwachung auf die Brücke schalten und mich in meine Kammer abmelden. Seit Ablaufen Bremen hatte ich nicht mehr richtig geschlafen. Gern wäre ich in solchen Situationen auf einem älteren Dampfer normalen Wachdienst gegangen.

Am 4. Februar 1973 um 23 Uhr lief die EILENBURG aus Paranagua/Brasilien aus. Gegen 0.30 Uhr, noch im engen gefährlichen Fahrwasser, rauschte bei 100 U/min unbeabsichtigt ein Anker aus. Kabelgeist Sch. erlitt dabei schwere Verletzungen am Brustkorb. Spritzen halfen als Erste-Hilfe-Maßnahme. Gott sei Dank hielt der Anker nicht, sonst wären wir in diesem engen Gewässer wohl aufgelaufen. Anschließend ging die Fahrt mit Notmanöver und maximaler Drehzahl zurück. Der Verletzte wurde in professionelle medizinische Obhut gegeben. Gegen 7 Uhr erfolgte das erneute Auslaufen ohne unseren Kabelgeist.

Auf der zweiten Fernostreise der NORDHAUSEN, ich fuhr als I. TO, passierten wir auf der Fahrt von Hongkong nach Japan ab 14. Februar 1977 die Straße von Taiwan und das Ostchinesische Meer. Dieses Seegebiet ist als Wirbelsturmgebiet berüchtigt und trägt nicht unverdient den Namen Bermudadreieck Asiens. Wir erwischten vier unvergessene Sturm- und Schaukeltage, noch schlimmer als auf der ersten Reise im Oktober 1976, davon zwei extreme Tage. Eine Fahrt war zeitweise unmöglich, abwettern war angesagt. Mit wenigen tausend Tonnen Ladung kämpften wir uns buchstäblich von Riesenwelle zu Riesenwelle. Einige sollen laut Brücke fast 20 Meter hoch gewesen sein. Die Naturgewalten boten ein sehr beeindruckendes aber auch beängstigendes Schauspiel. Mal tauchte die Schraube wohl komplett aus dem Wasser, im nächsten Moment tief ein. Der Drehzahlregler der Hauptmaschine, eine Eigenproduktion der DDR oder der sozialistischen Bruderfamilie, war total überfordert. Beim Eintauchen der Schraube sank die Drehzahl in den kritischen Bereich und der Motor blieb fast stehen. Beim Austauchen schnellte die Drehzahl schlagartig und gefährlich nach oben, sodass die Turbolader sich verschluckten und anfangen zu pumpen. Wir fürchteten um unseren Hauptmotor und damit auch um unser Schiff. Es gab keine andere Wahl, wir Wachingenieure mussten die Rolle des Reglers übernehmen. Das gelang uns zwar besser als dem eingebauten Regler, aber natürlich nicht so gut wie dem von den Typ-XD-Schiffen bekannten Woodwardregler. So betätigten wir ständig und stundenlang, insgesamt ca. zwei Tage, möglichst vorausschauend das Füllungshandrad. Das war ein sehr mühseliges Unternehmen, weil sich die NORDHAUSEN auch noch wie ein Lämmerschwanz in einem Fahrstuhl bewegte. Nach vier Stunden Wache waren wir platt. Als das Schlimmste überstanden war, Gott sei Dank nicht vorher, begann eine Einspritzpumpe zunehmend zu lecken. Mit gutem Zureden hielt sie noch durch. Am 18. Februar abends, nur zehn Minuten vor dem geplanten Runterfahren löste die Abgastemperatur dieses Zylinders eine DII (Dringlichkeitsstufe II) aus. Wir hatten es bei dieser See ohne Pumpenwechsel gerade so bis Kobe

geschafft. In die Mängelrüge über den Regler schrieben wir an die Reederei, dass dieser Regler für die Seefahrt total ungeeignet ist. Wir unterbreiteten den Neuerervorschlag, den Regler bei der Pioniereisenbahn der Pionierrepublik in der Wuhlheide einzusetzen. Dafür würde er sich wahrscheinlich eignen.

Die hier geschilderten eigenen Erlebnisse nahmen alle ein gutes Ende, wie auch viele weitere kleinere und größere Vorkommnisse. Grobe See, heftiges Schaukeln, Schäden an der Maschinenanlage und einfallsreiche Reparaturen gehörten einfach zur Seefahrt dazu. Leider war das aber nicht immer der Fall. In der Zeit meiner Reedereizugehörigkeit verlor die DSR folgende Schiffe (Anzahl der ertrunkenen Besatzungsmitglieder): KÄTHE NIEDERKIRCHNER am 23. August 1965, FIETE SCHULZE am 21. September 1967 (14), STUBBENKAMMER am 25. November 1967 (1), CAPELLA am 3. Januar 1976 (11), BÖHLEN am 14. Oktober 1976 (24 und 2 mitreisende Ehefrauen), KARLSHORST am 27. Oktober 1977, SEEDLER am 31. März 1978. Den ums Leben gekommenen Seefrauen und Seemännern sei an dieser Stelle gedacht.

Klaus Müller

Eine Rettungstat

Das Ereignis trug sich zu, als ich als I. Offizier auf dem MS SONNEBERG fuhr, ein Schiff aus der Baureihe vom Typ „Afrika“. Vorher war ich schon als III. NO auf der WISMAR und als II. NO auf der FÜRSTENBERG gemustert gewesen. Schiffstyp und Fahrtgebiet kannte ich somit bereits. Der Kapitän Peter Paul Schmidt und ich sollten eine Vertretungsreise für die Stammeute an Bord machen. Unsere Zielhäfen befanden sich an der westafrikanischen Küste. Der erste Hafen hieß Banjul, Hauptstadt von Gambia.

Als ich am 15. Juli 1985 um 16 Uhr meine Wache antrat, hatte das Schiff die Kanarischen Inseln bereits passiert. Wir liefen weiter gen Süden auf der üblichen Schifffahrtsroute. Doch an diesem Tage ließ sich überhaupt kein weiteres Schiff blicken. Ganz alleine befanden wir uns auf hoher See, weit und breit konnte ich nichts auf dem Wasser entdecken. Auch im Radar ließ sich kein Echo erkennen. Nur die Inseln brachten noch eine schwache Anzeige. Eigentlich hatten wir südlich der Kanaren ruhiges Wetter erhofft. Doch die Inseln wirkten wie eine Düse, wodurch der Wind etwas stärker wehte. In der Regel legte sich dieser Einfluss je weiter wir nach Süden vorankamen. An diesem Tage aber war alles anders. Die See wurde stetig ausgeprägter und der Wind immer stärker je weiter wir südlich liefen. Als ich um 20 Uhr die Wache an den III. Offizier übergab, hatte der Wind bereits Stärke 8 erreicht. Obwohl bereits die Dunkelheit eingetreten war, schätzten wir die Wellenhöhe auf sechs bis sieben Meter, was sich später im Scheinwerferlicht bestätigen sollte. Die Wellen konnten durch Überlagerung mit der Dünung eine Höhe von bis zu zehn Meter erreichen.

Doch jetzt machte ich erst einmal Feierabend. Ich hatte mir auch bereits eine Beschäftigung für die Freiwache vorgenommen. Um 20.50 Uhr klingelte das Telefon. Der Kapitän rief mich auf die Brücke. Dort angekommen informierte er mich über das Vorgefallene. Der III. NO hatte gegen 20.40 Uhr mehrere Ein-Stern-Handnotsignale Rot an unserer Steuerbordseite beobachtet. Die vermutete Entfernung betrug etwa fünf Seemeilen. Nachdem der Kapitän auf der Brücke angekommen war, wurde der Kurs um 20.40 Uhr nach Steuerbord geändert. Damit begann eine Aktion, die erst am nächsten Tag beendet werden konnte.

Der Maschinenraum wurde besetzt, um für Manöver bereit zu sein. Der Ausguck war verstärkt worden. Unsere Geschwindigkeit wurde verringert, die Scheinwerfer klar gemacht.

So tasteten wir uns an ein noch unbekanntes Objekt heran. Ab und zu zeigte uns eine rote Rakete die Richtung. Dann erschien auch im Radar ein Echo. Um 21.13 Uhr erreichten wir den Abschusssort der Raketen. Jetzt erkannten wir in unserem Scheinwerferlicht ein Fischerfahrzeug ohne jegliche Beleuchtung. Bis auf 0,5 Kabellängen tasteten wir uns heran. Es handelte sich um den marokkanischen Trawler AGADIR 3. Das Schiff schwamm und keine äußeren Anzeichen deuteten auf einen Seenotfall hin. Wir vermuteten, dass der Fischer Maschinenschaden haben könnte. Daraus hatte sich ein Blackout entwickelt, wodurch er in diese bedrohliche Lage geraten war. Aus dem Ausfall der Stromversorgung erklärte sich auch, warum keine Funkverbindung über UKW zustanden gekommen war. Bei etwa acht Windstärken war der Trawler ein Spielball der Wellen geworden und immer weiter nach Westen in den Atlantik hinausgetrieben. Im UKW auf Kanal 16 empfangen wir zwar eine Dringlichkeitsmeldung (PAN, PAN, PAN), doch sie war in Spanisch und nicht wie üblich in Englisch gehalten. So konnten wir nur Vermutungen anstellen. Spanisch verstand keiner von uns. Während unser Funker eine Verbindung mit Las Palmas Radio herstellte und entsprechend den Anweisungen des Kapitäns die von uns wahrnehmbaren Fakten mitteilte, fuhr der Kapitän verschiedene Anlaufkurse mit dem Ziel, eine Verbindung per Leine herzustellen. Ein direktes Herangehen an den Fischer war bei der hohen See nicht möglich. Während wir noch beratschlagten was wir tun könnten, hatten die Fischer unsere Absicht erkannt und kamen uns zu Hilfe. Wir beobachteten plötzlich an deren Leeseite ein aufgeblasenes Rettungsfloß im Wasser. Doch es wurde beschädigt. Kurz danach sahen wir einen weiteren Versuch mit einem zweiten Floß. Der gelang und das Floß wurde mit zwei Leuten besetzt. Mit langer Leine wurde es vom Trawler weggefiert. Nach einiger Zeit war das Floß bis auf zehn Meter an uns herangekommen. Wir versuchten es mit einer Wurfleine zu erreichen, doch gegen acht Windstärken kamen wir nicht an. Ein erneuter Anlauf wurde erforderlich. Das Floß war inzwischen weit genug vom Trawler entfernt. So stießen wir mit unserem Schiff zwischen Trawler und Floß. Ganz schnell befand sich jetzt das Floß in Lee an unserer Backbordseite. Dem Floß wurde eine starke Leine übergeben. Damit konnte es zu unserer Lotsen-Pforte gezogen werden. Die beiden Insassen kamen an Bord. Inzwischen war es 23.25 Uhr geworden. Zwei Stunden und zwölf Minuten waren seit unserer Ankunft vergangen. Nach der Begrüßung brachte ich die Schiffbrüchigen zum Kapitän auf die Brücke. Nun kam es darauf an herauszufinden, in welcher Lage sich der Havarist tatsächlich befand. Doch die Verständigung klappte nicht. Nur einer von beiden sprach ein wenig Englisch. Schließlich redete einer von ihnen über unser UKW mit Las Palmas oder auch mit seinem Flottillen-Chef. Durch Handzeichen und auf Umwegen über Las Palmas erfuhren wir, dass die Maschine total ausgefallen war.



MS SONNEBERG (07/1975)

Seit mehreren Tagen wurde repariert, doch nur kurze Zeit lief die Maschine wieder und nun befände sich auch noch der Maschinenraum unter Wasser. Was könnte in dieser Situation noch getan werden? Wir sollten den Fischer abschleppen, doch das mussten wir ablehnen. Wir hätten den Trawler selbst mit unserer geringsten Geschwindigkeit unter Wasser gezogen. Der Kapitän machte den Vorschlag zu warten bis Abschlepphilfe kommt oder wir würden die Besatzung abbergen. In letzterem Falle müsste der Fischer versenkt werden. „Geh schlafen“, sagte der Kapitän zu mir, „ich brauch dich später. Da musst du ausgeruht sein. Die Entscheidung, was wir tun sollen, treffen jetzt andere, und das kann dauern.“ Nach etwa einer Stunde rief mich der Kapitän. Die Entscheidung war gefallen. Besatzung abbergen und das Fischereifahrzeug versenken. Für dieses Vorhaben musste jetzt alles genau vorbereitet werden. Die Leute der Bootsbesatzung mussten bestimmt, die Aufgaben für die an Bord Verbleibenden geklärt werden. So wurde geregelt, dass an jedem Block-Aufholer jemand sein müsse, der den Block gleich nach dem Slippen aufholt, damit die Bootsbesatzung nicht gefährdet wird. Weitere Festlegungen wurden getroffen, das Rettungsfloß auf die Steuerbordseite geholt. An langer Leine in Schlepp genommen, sollte mit ihm die Besatzung abgeborgen werden. „Du musst das Floß an den Fischer heran manövrieren, nicht mit unserem Rettungsboot anlegen. Wir haben nur ein Motorrettungsboot.“ Beim zweiten Boot handelte es sich um einen sogenannten Ruckswilly. Wegen der sprachlichen Verständigung sollte einer der bei uns an Bord befindlichen Fischer mitgenommen werden.

Nachdem ich bei allen Bootsinsassen die Anzugsordnung und die angelegte Rettungsweste überprüft hatte, wurde das Boot bemannt. Das Boot war bereits ausgeschwungen an die Bordwand geholt und für den Einsatz vorbereitet worden. Dazu gehörten Leckschraube, Tankfüllung und Motortestung. Nachdem die Besatzung im Boot noch ein wenig verschnauft hatte, gab ich das Kommando. Das Boot setzte ein. Das Ausklinken und Einholen der Blöcke klappte. Das Floß befand sich an kurzer Leine, welcher jetzt langsam mehr Lose gegeben wurden. Im Scheinwerferlicht unseres Schiffes suchten wir den Weg zu dem Fischdampfer. Auch wir im Boot führten einen Scheinwerfer mit, nur etwas kleiner. Schließlich erreichten wir die Position des Havaristen. Das Heranmanövrieren des Schlauchbootes kostete etwas Mühe, doch auch das wurde geschafft. Vier oder fünf Personen stiegen ins Floß. Durch ein Taschenlampensignal erfuhren wir, es könne losgehen. Nun zurück zum Schiff, um die Leute abzugeben. Die Besatzung hatte alles zu deren Empfang vorbereitet. Viermal fuhren wir so hin und her. Bei einer der Fahrten zum Fisherman wuchs plötzlich ein riesiger Wasserberg vor uns auf. „Festhalten!“, rief ich laut. Das Boot setzte hart ein. Gischt kam über uns, doch alles blieb im Lot. Bei der vierten und letzten Fahrt dauerte der Aufenthalt am Havaristen etwas länger. Der Kapitän des Fischers ging noch einmal unter Deck. Wo bleibt er nur? Dann war es soweit, er kam zurück. Wir fuhren los. Nach einigen Minuten wussten wir warum er so lange auf sich hatte warten lassen. Der Kapitän hatte wohl Ventile geöffnet und zusätzlich Feuer gelegt. Eine riesige Stichflamme erleuchtete die dunkle Nacht. Heil kamen wir zu unserem Schiff zurück. Alle aussteigen, nur die notwendige Bootsbesatzung blieb im Boot. An vorderer Fangleine zurück unter den Davit. Das Einpicken der Blöcke dauerte bei dem Seegang etwas. Der richtige Moment musste abgepasst werden. Der Wind wehte immer noch mit Stärke 8. Nachdem alles seefest war, lief Motorschiff SONNEBERG zurück nach Las Palmas, um dort die Geretteten abzugeben. Am nächsten Tag hatte sich auch das erledigt. Wir setzten unsere Fahrt nach Afrika fort. Doch halt, was war denn das? Ihren rostbraunen Kater hatten die Fischersleute bei uns zurückgelassen. Wir nahmen ihn mit. Im nächsten Hafen, in Banjul, sollte er Landgang bekommen. Darin bestand kein Problem. Wir lagen gegenüber dem Fischereihafen. Es roch so gut für ihn, er ging freiwillig. Unsere Wache an der Gangway bekam stricke Anweisung, ihn nicht wieder an Bord zu lassen. Tiere an Bord waren nicht erlaubt. Die Einbürgerung in Gambia war seine einzige Chance auf eine glückliche Zukunft gewesen.

Der FLIEGER rettet Seeleute aus Seenot

Zum Antritt der letzten Reise vor dem Beginn meines Studiums an der IHS Warnemünde/Wustrow 1980 bekam ich ein Telegramm von der Arbeitskräftelenkung zum Anmustern auf das Schiff der DSR mit dem längsten Namen in der Flotte. Damals fuhren noch Funker. Ich stelle mir vor, dass es für sie sehr unangenehm gewesen sein muss, wenn sie sich vor Ankunft in den Häfen bei den jeweiligen Behörden anzumelden hatten und diese dann das Buchstabieren des Namens verlangt haben: „Fliegerkosmonaut der DDR Sigmund Jähn“! Das Malen des Schiffsnamens an der langen Back hat den Matrosen vermutlich auch den Schweiß auf die Stirn getrieben, wenn möglich noch mit Spiegel, weil es schöner aussah. An diese Reise denke ich gerne zurück, weil mir freigestellt wurde, ob ich Tagesdienst oder Wache gehen wollte. Ich wählte natürlich den Tagesdienst, um abends frei zu haben. Einer der ersten Häfen hieß Antwerpen. Weiter führte die Reise nach Port Said und durch den Suezkanal, nach Aden und Maputo.

Es war an einem Donnerstag- oder einem Sonntagabend. Wir saßen alle in der Messe, um uns vom E-Mix einen Kinofilm vorführen zu lassen. Auch der Kapitän befand sich dort. Mitten im Film kam der Wachmatrose herein und flüsterte diesem etwas ins Ohr. Beide verließen die Messe sogleich und kurze Zeit später wurde Bootsmanöver ausgelöst. Über Bordfunk wurde bekannt gegeben, dass sich in näherer Umgebung ein Schiff befinde, das SOS gibt. Dessen Name lautete AMINA 2, wenn ich mich recht erinnere.

Wir nahmen Kurs auf den Havaristen und vom Wachhabenden erfuhren wir Folgendes: Der Dampfer trieb mit Maschinenschaden schon mehrere Tage im Roten Meer. Keiner hatte dem Havaristen trotz SOS seine Hilfe angeboten, was normalerweise ein Unding ist. Als wir in Sichtweite kamen, wunderten wir uns schon sehr. Das Schiff besaß keine Anker mehr. Es wäre also entweder unweigerlich auf Grund gelaufen oder an Klippen zerschellt. Dem Kapitän des Havaristen wurde angeboten, deren Rettungsboot auszusetzen. Wir hätten die Besatzung dann übernommen und in den nächsten Hafen gebracht. Das wurde vom Kapitän sinngemäß mit folgenden Worten kommentiert: „Negativ, unsere beiden Rettungsboote sind unklar!“



MS FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN in Mombasa (1986)

In der heutigen Zeit würden bei jedem Seemann die Alarmglocken schrillen, denn diese Umstände röchen sehr nach Piraterie oder Geiselnahme! Damals waren die Zeiten aber noch etwas entspannter. Wir ließen eines unserer Rettungsboote zu Wasser und unser Chief Mate und noch zwei oder drei Mann fuhren hinüber zum Havaristen. Die Ladung war es wohl nicht wert, um diesen Seelenverkäufer abzuschleppen. Die Besatzung bestand, wie heute auch üblich, aus einer bunt zusammengewürfelten Multi-Kulti-Truppe. Deren Kapitän soll sogar bestochen worden sein, um auszulaufen. Das jedenfalls wurde von dem unseren erzählt. Man sah den Menschen an, dass sie froh waren, endlich gerettet worden zu sein. Wir holten alle Besatzungsmitglieder von Bord. Deren Kapitän brachte sogar seinen Fernseher mit auf den FLIEGER, was mich am meisten verwunderte. Inzwischen wurde vom Wirtschaftspersonal der Sportraum als provisorische Unterkunft für die Seeleute vorbereitet. Unser Kurs wurde geändert und wir fuhren nach Jeddah, um die Geborgenen dort abzugeben.

Als wir dort ankamen, gingen die Männer von Bord, nachdem sie uns für die Rettung gedankt hatten. Jeder Mann unserer Besatzung wusste, dass Saudi-Arabien absolut kommunistenunfreundlich ist. Gleichwohl kamen einige Araber mit ihren weißen, seidenen „Nachthemden“ und ihren „Keilriemen“ auf dem Kopf an Bord, um den verhassten Kommunisten die Hand für die Rettung der Seeleute zu schütteln.

DSR-Seeleute waren sich für die Rettung ihrer ausländischen Berufskollegen nie zu schade. Was Sicherheit, Sauberkeit, Hilfsbereitschaft, Einfallsreichtum und Seemannshandwerk an Deck und Maschine betraf, brauchten wir uns vor keinem zu verstecken. Wenn ich später sah, was man uns für Offiziere und Ingenieure an Bord schickte, konnte ich in manchen Fällen nur die Hände über dem Kopf zusammenschlagen. Manche Offiziere schienen ihre Patente vermutlich auf dem Rummel geschossen zu haben. Da wünschte ich mir manchmal sehr gerne die zuverlässigen Kollegen aus der ehemaligen Rostocker Deutschen Seereederei zurück!

Redaktion

Tod auf See

Aus dem Unfallprotokoll vom 4. August 1959 an Bord des MS BERLIN (Namen gekürzt):
Am 3. August 1959 um 11 Uhr Bordzeit (8.00 Uhr MGZ) auf Position 12 Grad 27 min Nord 44 Grad 39 min Ost bei Wetterlage SW1, Seegang und Dünung 0, Temperatur +28 Grad auf der Reise nach China erhielt die Brücke Meldung, dass der Matrose A. aus dem Mast gestürzt sei.

Die Meldung wurde auf Rufen des Matrosen R., welcher auf demselben Mast an der anderen Seite arbeitete, veranlasst. Nach Aussagen des Matrosen R. ist er durch das Aufschlagen des Verunglückten aufmerksam geworden, hat jedoch von dem Sturz nichts gesehen. Bootsmann F. befand sich zur Zeit des Unfalls auf dem Weg von der Toilette zum Mast. Er hatte sich durch Zuruf bei den im Mast arbeitenden Genossen zu diesem Zweck abgemeldet. Auf der Brücke befanden sich Kapitän K. und der III. Offizier Sch. Kapitän K. schickte daraufhin den III. Offizier an die Unfallstelle, wo sich inzwischen auch der Schiffsarzt Dr. B., der I. Offizier H. und der Politoffizier befanden. Während die Tragbahre beschafft wurde, besichtigte der Kapitän die Unfallstelle und der Schiffsarzt machte fotografische Aufnahmen. Anschließend wurde der Verletzte in das Hospital gebracht, untersucht und behandelt.

Die Untersuchung ergab, dass A. einen Schädelbruch erlitten hatte und unbedingt eine klinische Behandlung notwendig sei. Daraufhin befahl der Kapitän auf Anraten des Arztes als Nothafen Aden anzulaufen und änderte um 11.10 Uhr den Kurs. Gleichzeitig wurde ein Funkspruch nach Aden abgesandt, um dort alle notwendigen Vorbereitungen zu treffen.

Während der Fahrt nach Aden verstarb um 14 Uhr Ortszeit der Verunglückte an den Folgen des Sturzes, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben.

Nachdem das Schiff um 15.25 Uhr im Innenhafen von Aden an einer Boje festgemacht und geankert hatte, wurden der an Bord eingetroffene Hafenarzt sowie der Agent über den eingetretenen Tod informiert. Der Kapitän gab der Agentur Cory Brothers den Auftrag, für die Anlandbringung und Überführung der Leiche in die Heimat zu sorgen. Nach Aussage des Agenten war jedoch eine Überführung nach Deutschland nicht möglich.

Um 18.15 Uhr wurde die Leiche unter Anteilnahme der gesamten Besatzung in feierlicher Weise zur Bestattung durch die Agentur von Bord gegeben. Um 19.04 Uhr wurde die Reise nach China fortgesetzt.

Der Genosse A. war am 3. 8. 1959, zusammen mit dem Genossen R., mit Malerarbeiten am Steuerbord-Pfahlmast zwischen Luke 3 und 4 beschäftigt. Genosse A. arbeitete in einem Bootsmannsstuhl, welcher an einem Joltau nach Seemannsart ordnungsgemäß befestigt war. Das Fieren der beiden Bootsmannsstühle hatte der Bootsmann selbst übernommen.

Der Genosse A. war als Matrose gemustert und befand sich seit der Indienstellung des Schiffes an Bord. Er war mit allen vorkommenden seemännischen Arbeiten bestens vertraut und als umsichtiger und fleißiger Arbeiter bekannt.

Die sofort von Seiten des Schiffes eingeleitete Untersuchung durch den Kapitän, den I. Offizier, den Politoffizier und den Bootsmann ergab, dass durch das Brechen des Joltauens im Knoten am Bootsmannsstuhl der Unfall verursacht wurde. Das gesamte benutzte Tauwerk, einschließlich Bootsmannsstuhl, wurde sichergestellt.

Vor Beginn der Malerarbeiten wurden die gesamten zum Einsatz kommenden Joltauere durch den Bootsmann und den Kabelgattmann auf irgendwelche feststellbaren Mängel überprüft und in Ordnung befunden. Die Ursache des Brechens des Joltauens ist der Schiffsleitung und den Matrosen unerklärlich.

Joltau und Hahnepot des Bootsmannsuhles mussten, um den Verletzten nicht unnötigen Bewegungen auszusetzen, zerschnitten werden.

Soweit der Auszug aus dem Unfallbericht. Einem anderen Beitrag für die BORGESCHICHTEN zufolge hat MS GERA in Aden einen Zinksarg mit einem tödlich verunglückten Seemann von MS BERLIN zur Rückführung in die Heimat später übernommen.

Hans Wölbing

LÜTZOWS wilde verwegene Jagd

An Fischerei war an diesem 1. Adventssonntag 1947 auf dem Fischdampfer LÜTZOW nicht zu denken, auf dem ich mit 19 Jahren als jüngster Matrose fuhr. Wir hatten einen Kuhsturm von fast Orkanstärke. Trotz „Kopf auf See“ bedachte uns Rasmus gelegentlich mit überkommenden Brechern. Nach und nach gelang es uns Matrosen jedoch, das Mittagessen unbeschadet über Deck nach vorn in die Mannschaftsmesse zu bringen.

Nachdem der Hackbraten mit Rotkohl, Pellkartoffeln und Bratensoße bei uns in der Messe auf dem Tisch stand, konnten wir mit dem für damalige Verhältnisse fürstlichen Essen beginnen. Nun ja.

Mit einem Mal fuhr das Schiff unvermittelt steil bergauf. Wir sahen uns nur an, denn wir ahnten was nun kam. Der Dampfer verhartete einen Augenblick, krängte dann stark nach Steuerbord, um in einer rasanten Talfahrt mit einem gewaltigen Schlag in die See einzutauchen. Ein Moment der Schwerelosigkeit kam über uns. Halb schwebend klemmten wir uns gegen die Tischkante und griffen zu den Kostbarkeiten auf dem Tisch.

Die Rettungsaktion gelang. Der Netzmacher schaffte es in einer artistischen Glanzleistung das Außenschott zu schließen. Er musste erst einmal über den kniehohen Süll nach draußen, die Überfallhaken lösen, wieder rein und Schott dicht.

Eine grüne Wasserwand krachte über die Back und überschwemmte das ganze Schiff. Von der Brücke war kurz nichts mehr zu sehen. Ein Seitenblech des Reedereisymbols am Schornstein verschlang die See. Vom Steuerbord-Rettungsboot blieben nur noch Trümmer. Trotz aller Dramatik, es war ein fast alltäglicher Vorgang auf einem Fischdampfer.

Ansonsten war weiter nichts passiert und wir konnten uns nun über die noch halb warmen Pellkartoffeln und die lukullischen Beigaben hermachen. Na also: „Frohe Adventszeit!“

Rechtzeitig zum Weihnachtsfest liefen wir am 18. Dezember in Wesermünde, so hieß das heutige Bremerhaven damals, ein.

Joachim Meitzner

Die Havarie des Loggers ERICH HONECKER

Zu Beginn meiner zweiten Reise auf dem Fischlogger PATRIOT gab es ein aufregendes Ereignis. Unsere Reise vom Fischereihafen in Rostock zum Fangplatz in der mittleren Ostsee bei Gotland wurde schon am zweiten Tag unterbrochen.

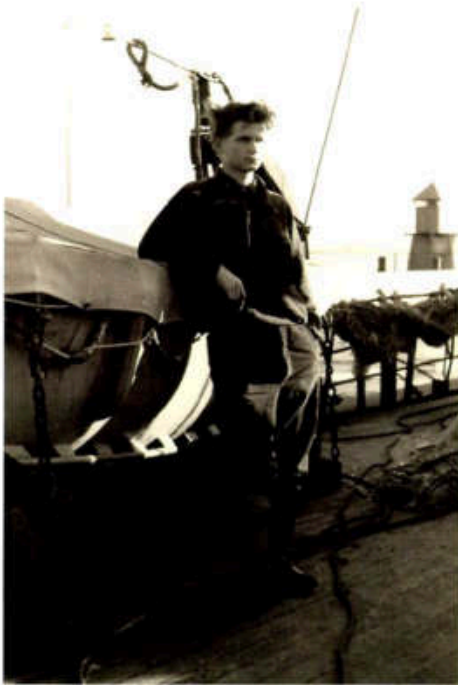
Ein Schwesterschiff, der im Jahre 1951 im Dienst gestellte Logger ERICH HONECKER, war in Seenot geraten. Das Schiff befand sich ebenfalls auf der Reise zu einem Fangplatz in der Ostsee. Damals war die Navigation noch sehr schwierig, wenn keine Leuchttürme oder andere Seezeichen in Sicht waren. Astronomische Navigation ist in der Ostsee sehr ungenau und wurde nicht praktiziert. Bei bedecktem Himmel und Nebel ist diese Methode zur Ortsbestimmung gar nicht möglich. Es konnte also nur auf der Seekarte gekoppelt werden: Die geschätzte Geschwindigkeit und der am Kompass gesteuerte Kurs wurden stündlich in die Karte eingetragen. Die so ermittelte Position wurde dann jeweils für die weitere Fahrt zugrunde gelegt. Solcher Schiffsort war natürlich nur eine Schätzung. Durch Wind und Strömung konnte das Schiff schneller oder langsamer vorangekommen oder erheblich von dem Koppelort nach Backbord oder Steuerbord abgewichen sein. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, durch das Peilen mehrerer Funkfeuer den Schiffsort relativ genau zu bestimmen. Dazu wurde die Richtung zu speziellen Funksendern bestimmt und von Senderort aus entgegengesetzt in die Seekarte eingetragen, ähnlich wie bei der optischen Peilung von mehreren Leuchttürmen. Der Schnittpunkt von mindestens zwei Linien war dann der Schiffsort.

So, das war zwischendurch ein wenig Navigationsunterricht!

Auf dem Logger ERICH HONECKER war der bewusste Funkpeiler ausgefallen, sodass auf hoher See eine genaue Ortsbestimmung nicht mehr möglich war.

Als sich das Schiff der an Backbord zu passierenden Insel Bornholm näherte, herrschte dichter Nebel. Durch Wind und Strömung war es zu einer nördlichen Abweichung von der geplanten Kurslinie gekommen, die mehrere Seemeilen südlich an Bornholm vorbeiführte. Dieser Umstand und der am Unglückstag herrschende dichte Nebel waren die Ursache für das Auflaufen auf die felsige Küste. Das Schiff kam plötzlich in der Nähe des Leuchtfuers „Dueodde“ auf den Felsen fest. Bei normaler Sicht hätte man die Küste und das Leuchtfeuer rechtzeitig erkannt und den Kurs geändert.

Nachdem unser Funker den Notruf des Loggers empfangen hatte, wurde die Reise zum Fangplatz abgebrochen und die Position des Havaristen angesteuert. Auch wir befanden uns südlich von Bornholm und erreichten den Unglücksort schon nach kurzer Zeit.



Der Autor

Der Nebel hatte sich aufgelöst und der Logger ERICH HONECKER kam bald dicht unter der Küste liegend in Sicht. Das Backbord-Rettungsboot war ausgeschwungen und bewegte sich heftig zwischen den Davits. Wir konnten erkennen, dass das Schiff mit jeder Welle immer wieder hart auf den felsigen Grund aufsetzte. Zum Glück hatten wir nur Windstärke 4 bis 5 und relativ leichten Seegang. Bei stürmischem Wetter wäre das Schiff verlorengegangen.

Die Kapitäne standen mittels Sprechfunk in ständiger Verbindung und berieten über den besten Weg, um das Schiff freizuschleppen. Viel Zeit durfte nicht vergehen, denn das Unterwasserschiff wurde immer mehr beschädigt. Es kam zum Wassereinbruch. Dadurch wurde der Rumpf immer schwerer.

Unser Kapitän manövrierte vorsichtig, ehe wir uns bis auf Rufweite annähern konnten. Dabei wurde das Echolot ständig beobachtet. Die Wassertiefe verringerte sich. Es musste möglichst schnell eine Schleppverbindung hergestellt werden. Bald betrug der Abstand zwischen beiden Schiffen nur noch etwa 300

Meter. Leinenwurfgeräte mit Raketenantrieb gab es damals noch nicht. Für die Wurfleine war der Abstand natürlich viel zu groß. Wir konnten uns der Küste aber nicht weiter nähern. Es bestand die Gefahr, dass wir ebenfalls auf den Felsen festkommen. Schnell wurde eines unserer Rettungsboote ausgesetzt. Der II. Steuermann und acht Mann ruderten hinüber. Von der ERICH HONECKER wurde eine dünne Leine übernommen und zu unserem Schiff gebracht. Mit Hilfe dieser Leine konnte unsere Schlepptrosse zum Havaristen gezogen und dort am Vorschiff festgemacht werden. Als Schlepptrosse diente eine der beiden Kurrleinen für das Grundschnetz. Wir entfernten uns wieder von der Küste und fierten die Leine so weit wie möglich. Nun wurde sehr vorsichtig mit dem Freischleppen begonnen. Wenn die Leine ruckartig belastet worden wäre, hätte die Gefahr bestanden, dass sie bricht. Dann hätte das ganze Manöver noch einmal beginnen müssen. Aber schon nach wenigen Minuten mit ganz langsamer Fahrtstufe unserer Maschine drehte sich das Vorschiff des Loggers zur offenen See. Mehrmals setzte das Schiff noch auf den felsigen Grund durch, aber dann schwamm es wieder im tiefen Wasser.

Obwohl das ein großer Erfolg war, gab es keinen Jubel auf beiden Schiffen. Zunächst musste sich zeigen, ob die ERICH HONECKER trotz der Schäden am Unterwasserschiff schwimmfähig blieb. Das ist der Besatzung nach schwerer Arbeit auch gelungen. Wir schlepten das Schiff noch einige Stunden in Richtung Stralsund. Abgelöst wurden wir durch den Seeschlepper UECKER, der aus Stralsund zur Bergung ausgelaufen war.

Mit unserem PATRIOT liefen wir in den Hafen von Sassnitz ein. Die Markierungen auf den Kurrleinen mussten nach der Schleppaktion neu eingespleißt werden. Nur wenige Stunden später waren wir wieder auf der Reise zum Fangplatz Mittelbank östlich von Gotland.

Der Logger ERICH HONECKER war nach einer Reparatur bald wieder im Einsatz und wurde erst im Jahre 1969 nach Holland verkauft.

Windstärke 15 und andere Katastrophen

Am 2. September 1967 begann meine sechste und letzte Reise als Vollmatrose auf MS UNSTRUT. Wenige Tage später, am 19. des Monats, zwei Tage vor dem Untergang der FIETE SCHULZE, liefen wir durch die Biscaya. Mein Wachoffizier, der II. NO Wolfgang Rätzer, schickte mich mit dem Windmessgerät auf das Peildeck. Den Unterarm vor das Gesicht haltend, um atmen zu können, streckte ich mit dem anderen Arm das Messgerät in die Höhe. Wieder auf der Brücke rechnete der WO das Ergebnis aus – Windstärke 15!



MS UNSTRUT in schwerer See

Der Bootsmann, Joachim Kindler, hatte tagsüber in der Ladeluke 4 laute Geräusche gehört. Er schaute nach. Mittschiffs in der Luke waren sechs schwarze Regierungslimousinen der Marke MERCEDES für Westafrika gestaut. Daneben zu beiden Seiten Stahlblechrollen von zwei Metern Durchmesser und drei Tonnen Gewicht. Diese hatten sich im Seegang immer mehr „lose geholt“.

All hands in die Luke, hieß daraufhin das Kommando. Holzkeile, Kanthölzer, Stauholz, Putzlappenballen, Holzfender, Gummifender aus Autoreifen, Kugelfender aller Art wurden von uns in die Zwischenräume geworfen. Das alles mit Klimmzügen an den Spanten und die Beine hoch anziehen.

Der erste Hafen in Afrika hieß Casablanca. Vor der Ankunft haben wir mit Mokern, Brechstangen, Flaschenzügen und Taljen unsere durch die in der Biscaya übergekommenen Brecher stark verbogenen Festmacherleinentrömmeln gerichtet, sodass wir nach dem Einlaufen in der Lage waren im Hafen festzumachen. In einem der afrikanischen Häfen gingen später die PKW der deutschen Nobelmarke an Land. Sie besaßen nur noch Schrottwert. Das Einzige, was an den Autos weiterhin funktionierte, waren die automatisch ausfahrbaren Autoradioantennen, deren Betätigung für Kurzweil und Unterhaltung während der Überfahrt sorgte. Ein tolles Spielzeug für Hein Seemann aus Rostock.

Nach sechs Reisen Westafrika und einem wohlverdienten Urlaub heuerte ich am 21. Januar 1968 als Vollmatrose auf GTMS FRITZ HECKERT an. Dort wurde ich nach sechs Monaten zum „Steuerer“, also Rudergänger, befördert. Nun gehörte ich zu den Unteroffizieren. Ein schmaler Kolbenring am Ärmel, genauso ein Balken auf den Schulterstücken – ich war stolz wie Bolle. Nach weiteren sechs Monaten und im Ergebnis eines „Kadergesprächs“ mit dem I. Ingenieur, Hans-Bruno Jürgens, wechselte ich als „Dreher“ in die Maschine. Das war ja mein Beruf gewesen, bevor ich zur Seefahrt gegangen war. Im Frühjahr 1970 kündigte der Storekeeper des Schiffes bei der DSR und ich übernahm seine Stelle.

Am 28. September 1970 kam es nach Auslaufen Leningrad um 21.06 Uhr zu einer Kollision mit dem sowjetischen Fischereifahrzeug OSTROW auf Grund eines dortigen Blackouts. Die FRITZ HECKERT wurde über der Wasserlinie an der Backbordveranda beschädigt. Zirka



Beschädigte Backbordveranda GTMS FRITZ HECKERT



In der beschädigten Veranda, li.: ein Lehrling, Mitte: der Autor, re.: Dreher Klaus Schuster

50 Meter der Aluminium-Fenster gingen zu Bruch. Es hat keine Verletzten gegeben, weil zehn Minuten vor der Havarie eine Vorstellung des Bordkinos begonnen hatte. Sonst gehörten die Verandas bei Revierfahrten immer zu den beliebtesten Aufenthaltsorten der Urlauber.

Wir ankerten kurz und liefen dann mit Schlepperhilfe zu einem Liegeplatz in den Hafen zurück. Dort wurde uns von einem Vertreter der sowjetischen Klassifizierungsgesellschaft die Seetüchtigkeit bestä-

tigt. Am nächsten Morgen um 5.54 Uhr liefen wir in Richtung Warnemünde aus. Während der Überfahrt musste ich mit dem Dreher Klaus Schuster und einem Matrosen mit angelegtem Sicherheitsgurt die Veranda aufräumen. Alles was sich bewegen ließ, wurde von uns in die Ostsee entsorgt.

In Warnemünde machten wir wie üblich an der Passagierpier fest. Durch die Warnowerft wurde die Veranda mit Stahlplatten „dichtgemacht“. Gerüchteweise sollen einige Passagiere auf dieser Havarie Reise von der Stasi gewesen sein. Gerade die haben über die „Freunde“ geschimpft, weil sie unser schönes Schiff kaputt gemacht haben.

Am 13. Oktober 1970 trat die FRITZ HECKERT ihre letzte Reise an. Deren Ziel hieß wieder Leningrad. An Bord befanden sich lauter verdiente Sportler – DDR-Meister, Europa- und Weltmeister, alle Olympiasieger. Die Volleyballnationalmannschaft staunte nicht schlecht, als sie beobachtete, wie wir Leute von der Besatzung auf dem Bootsdeck Volleyball spielten. Damit der Ball nicht außenbords fallen konnte, wurde er mit Wurstband in der Mitte des

Netzes befestigt. Nach viel Gelächter spielten wir gemeinsam mit den Könnern. Ein ganz tolles Erlebnis.

Den Box-Halbschwergewichtsmeister Jürgen Schlegel, wir kamen beide aus Schwerin, nahm ich öfter mit in die Besatzungskneipe TANK 13 zum Wernesgrüner Fassbier. Das Glas kostete 40 Pfennige. Das waren noch Zeiten!

Nach der Außerdienststellung des GTMS FRITZ HECKERT wechselte ich zur Deutfracht-Reederei. Am 4. Februar 1971 wurde ich als Storekeeper auf der AUE angemustert. Im Wechsel kam ich auch als Pumpenmann zum Einsatz. Meine erste Reise mit dem Schiff führte nach Narvik, um Eisenerz zu laden. Mit Vollschiß liefen wir auf einem Umweg über Kiel Richtung Rostock. In Kiel sollte unser Kreiselkompass neu justiert werden. Wir ankerten auf Innenreede Kiel. Gegen 23 Uhr hieß es „Anker auf“ ohne einen Lotsen zu nehmen, um in Richtung Rostock aufzubrechen. Ich lag schon in der Koje, als um 23.56 Uhr das Schiff schwer wackelte. Wir waren dem Tanker BOMIN, dem Schiff einer Bochumer Reederei, von Ventspils kommend, mittschiffs in einen Tank gefahren. Ich sah zum Bullauge meiner Kammer hinaus. Draußen ein roter Feuerschein. Sofort rein in die Arbeitsklamotten und raus auf den Gang. Dort kam mir der Bootsmann Rolf Löhrmann schon mit dem Ruf „Feuer an Bord!“ entgegen. Wir eilten beide auf das Bootsdeck, wo sich die Last mit den Löschmitteln befand. Dann ertönte auch im Schiff schon das Signal „Feuer an Bord“. Wir nahmen C-Schlauch, Spritze und jeder einen der hässlichen Blechbehälter mit Schaumpulver von etwa 25 Kilogramm Gewicht. Diese ließen sich an einer Stahlöse am Deckel tragen, an denen man sich die Finger ausreißen konnte.



Vorschiff MS AUE, Eriksbergwerft Göteborg

So bepackt stürmten wir Richtung Vorschiff. Dort sahen wir die Bescherung. Bei starkem Schneetreiben machten wir uns zusammen mit dem I. NO Peter Schumacher an die Brandbekämpfung. Nach etwa fünf bis sechs Stunden bekamen wir Unterstützung durch die Hafenfeuerwehr. Die hatte sich bis dahin im Einsatz auf dem brennenden Tanker befunden. Ich erhielt von der Feuerwehr den Auftrag, mit dem Schweißbrenner eine Öffnung in den Deckel der Vermessungsluke zu brennen, um das Feuer von oben löschen zu können. Also holte ich Gas- und Sauerstoffflasche samt Brenner und Schweißschlauch auf die Back und begann mit dem Brennen. Einen kleinen Spalt hatte ich schon geschafft, als ein Matrose über den Schweißschlauch stolperte. Der Brenner setzte auf, machte eine Verbeugung und verabschiedete sich. Mit Eisensägeblättern, Moker, Brechstange, Meißeln und Rohrzangen konnten wir dann den Spalt so erweitern,

dass die Feuerwehr von oben die Brandbekämpfung im Kabelgatt aufnehmen konnte. Nach etwa zehn Stunden war das geschafft. Zwei Schlepper brachten uns an eine Pier. Am späten Nachmittag konnten wir uns den Schaden von dort aus ansehen. Im Vorsteven ein Haifischmaul, in dem ich später im Kabelgatt mit ausgestreckten Armen stehen konnte. Die ganze Back sah aus wie eine Mondkraterlandschaft. Sie bestand nur noch aus Hügeln des ausgeglühten Decks. Vorn auf der Back lag ein vom Tanker zu uns herübergeflogenes Rettungsboot. Bei dem Feuer waren über eine Tonne Farbe verbrannt, mit der wir schon für eine Wertzeit ausgerüstet worden waren. Die Dederon-Festmacherleinen sahen aus wie ein großer Haufen zerlaufener Harzer Käse, vollkommen geschmolzen. Von der Hobelbank in der Zimmermannsnock waren nur noch Fußstümpfe in einer Höhe von 15 cm übrig geblieben. Bis zu der Höhe hatte die Bank im Löschwasser gestanden.

Unter meiner Arbeitskombi hatte ich meine EXA 1a versteckt. So konnte ich im Hafen die Fotos machen, was ja in vielen Ländern verboten war. Kieler Einwohner kamen einen Tag später mit der BILD-Zeitung in der Hand zu unserem Dampfer. Die fette Überschrift in der BILD lautete: „Zonenfrachter AUE rammte die BOMIN“.

Im Geleit des Hochseeschleppers EISVOGEL versiegelte das Schiff zwei Tage später nach Rostock. Eine oder zwei Wochen später liefen wir nach Göteborg in die ERICSSBERG Werft. Dort bekamen wir ein neues Vorschiff. Danach befanden sich unter der Back „Tanzsäle“. Im Ergebnis der Havarie bekamen wir Brandbekämpfer eine Prämie von 400 Mark und wurden mit der Aktivistennadel ausgezeichnet. Was will man mehr.

Am 26. Juni 1972 wurde ich auf dem Erz-Öl-Motorschiff EISENHÜTTENSTADT wieder als Storekeeper und im Wechsel als Pumpenmann angemustert. Unser Ladehafen hieß Fao im Irak. Der Suezkanal war noch geschlossen. Also ging es „untenrum“. Nach sechs Jahren Seefahrt kam ich während dieser Reise das erste Mal über den Äquator. Also musste ich mich der berühmt-berüchtigten Äquatortaufe unterziehen. An Bord befanden sich 17 Tüf-linge. Ich habe das ganze Zeremoniell gut überstanden. Aber drei Wochen lang konnte ich schlecht sitzen. Der Bootsmann Karl Henze hat mir den Achtersteven arg gegerbt, weil ich ihm die ganze Reise über noch keine Putzlappen herausgerückt hatte.

In Fao luden wir Vollschiß Erdöl und gingen auf Heimatkurs. Am 9. August 1972 fand mit der BUNA, die im Persischen Golf die großen Tanker mit Ladung komplettierte, ein Filmetausch statt. Dazu wurde das Motorrettungsboot ausgesetzt und fuhr mit zehn Mann Besatzung zur BUNA. Als Storekeeper war ich für den reibungslosen Betrieb des Bootsmotors zuständig. Die Filme wurden getauscht, nebenbei wurde Hafenbräu getrunken und dann liefen wir zurück zur „HÜTTE“. Dort angekommen gingen sieben Mann der Bootsbesatzung an Bord, bevor das Rettungsboot wieder an Deck gehievt werden sollte. Der I. NO Dieter Heidtmann, der Bootsmann Karl Henze und der Kabelgatter Jürgen Pomplun blieben im Boot. Ich hatte Glück, dass es mich nicht mit traf. Nachdem das Boot zu dreiviertel hochgehievt war, brach der Bootsaufholer. Er zerschmetterte dem Kabelgatter den linken Oberschenkel bis auf den Knochen. Chief Mate Heidtmann trug bei dem Unglück ein großes Loch im Brustkorb davon. Bootsmann Henze hatte Wunden an der Stirn und auf dem Kopf. Alle drei Bootsinsassen waren in den Bach gefallen. Das Wasser des Persischen Golfs färbte sich sofort rot. Pumpenmann Klaus Müller sah hoch zur Brücke und erhielt von Kapitän Peter Schumacher durch Kopfnicken die Erlaubnis über Bord zu springen, um den schwerverletzten Kabelgatter zu retten. Es soll ja im Golf auch Haie geben.

Nach der Bergung wurde der Schwerverletzte in eine leere Kammer auf dem Hauptdeck in einen großen Korbessel gesetzt und mit dem Abbinden der stark blutenden Wunde begonnen. Die Decksgang hievte inzwischen mit dem Ladegeschirr das Boot an Deck.



Rettungseinsatz MS EISENHÜTTENSTADT, Steuerbord das havarierte Rettungsboot

Der Kabelgatter litt unter Höllenschmerzen und am ganzen Körper zeigten sich große Schweißperlen, zumal die Außentemperatur 54 Grad C betrug.

Unser Koch Erwin Strobel hatte in Fao Melonen gekauft. Alle Besatzungsmitglieder haben ihren Anteil an Melonen aus der Kühllast dem Verletzten zukommen lassen. Mit den kalten Melonenschalen haben wir ihm den ganzen Körper abgerieben. Das war die einzige Linderung, die wir dem Verletzten verschaffen konnten.

Da wir kurzfristig keinen Hafen erreichen konnten, wurde über Sprechfunk ein Hubschrauber aus Bahrain geordert. Die Decksgang entfernte die Funkantenne, die vom Vormast zum Peildeck verlief. So konnte der Hubschrauber bei voller Fahrt unseres vollbeladenen Tankers auf den Erzladelukenabdeckungen 2 und 3 landen. Der Helikopter ließ die ganze Zeit über den Rotor langsam drehen. Bei einem Neustart des Motors hätte dieser Funken geschlagen und wir wären möglicherweise alle bei Petrus oder als Seeleute bei Neptun gelandet.



Alle Verletzten wurden nach Bahrain geflogen. Dort sollte das Bein unseres Kabelgattmatrosen amputiert werden. Aber nach langem Flehen des Verletzten konnte man es erhalten. Nach fünf Wochen stand bei unserem Einlaufen in Rostock Jürgen Pompun, gestützt auf Krücken, an der Pier und hat sich bei allen Leuten für die Hilfe zu seiner Rettung bedankt. Es war noch einmal gut gegangen.

Nur ein Schutzengel verstand sein Handwerk

Der Motortanker ZEITZ befindet sich zur Reparatur in der Werft in Göteborg. Im schrägen Winkel zu uns liegt der norwegische Tanker SAMNANGER am Ausrüstungskai. Sein Heck mit dem Brückenaufbau hat zu dem unseren einen Abstand von etwa 30 Meter.

Die ZEITZ wird von einem „Burmeister & Wain“-Motor vorwärts gepeitscht und den Kraftstoff dafür zentrifugieren die Separatoren der dänischen Firma „Titan“. Der Tanker SAMNANGER wird auch von „Burmeister & Wain“ angetrieben, nur mit zwei Zylindern mehr, weil er doppelt so groß ist wie wir. Separiert wird dort drüben gleichfalls mit „Titan“-Separatoren. Also lässt der dänische Vertreter von „Titan“ seine Zuwendung wechselweise beiden Tankern angedeihen.

Als er auf ZEITZ alle Titanen auf den Flurplatten zerlegt hat, macht er wegen Zeitdruck auf SAMNANGER das Gleiche. Separatoren bemuttert auf ZEITZ der II. Ingenieur Klaus Görs. Um den Fortgang der Reparaturen an seinen Schützlingen zu forcieren, stattet er dem „Titan“-Werksvertreter an seinem Betätigungsfeld im Maschinenraum des norwegischen Tankers einen Konsultationsbesuch ab. Als Beifang staubt er noch einen Fingerfräser ab, weil es den DDR-Spezialisten selten an Ahnung mangelt, aber oft an den technischen Möglichkeiten, diese auch anzuwenden.

Klaus kommt mit der vertröstenden Mitteilung des „Titan“-Vertreters, aber mit dem ergatterten Fingerfräser auf die ZEITZ zurück. Da rumst es bei unserem Nachbarn im benachbarten Dock ganz gewaltig. Die Skylights, massives Drahtglas im Stahlrahmen, fliegen davon. Ohrenbetäubend der Lärm, die Druckwelle beeindruckt auch uns als Anrainer. Rabenschwarzer Rauch steigt aus dem Schacht. Schon nach Sekunden heult die Werftsirene. Nach zwei, drei Minuten fährt die Werftfeuerwehr vor. Ratlosigkeit! Die lange Gangway des Achtzigtausendtonners hasten völlig geschockte Werker herab; sie müssen unten an der Pier eingefangen werden. Einige sind völlig orientierungslos. Die noch Vernehmbaren schildern den Ernst der Lage. Nur nach Minuten rasen die Züge der Berufsfeuerwehr Göteborg heran. Das Management ist beeindruckend. Alle Ampeln auf dem Weg von der Stadt zur Werft zeigen Grün. Ein Krankenwagen reiht sich an den anderen. Das Terrain ist großflächig abgesperrt.

Mein exponierter Standort auf dem Peildeck meines Schiffes versetzt mich in die Lage, die Situation als damit hautnaher Augenzeuge zu schildern. Klaus Görs kommt zu mir auf das Peildeck. Aus gegebener Veranlassung ist er noch blasser als ich. War er doch vor kurzem genau dort unten im Maschinenraum des norwegischen Tankers, wo diese Katastrophe ausgelöst wurde: In den offenen Mannlochdeckel eines leeren Brennstofftanks fiel ein Schweißtropfen des darüber arglos bruzzelnden Schweißers.



MT ZEITZ, aus „Voll Voraus“ (04/1974)

Aus den Skylights steigt weiterhin Rauch. Als Letzter hat in dem stockfinsternen glühend heißen Chaos noch ein Werker den rettenden Ausgang gefunden. Er rast die Gangway herab, reißt sich das Hemd vom Leib, sein Körper ist krebsrot. Der Mann ist völlig orientierungslos und will sich durch die Sanis an den Krankenwagen vorbei kämpfen. Er wird eingefangen, bekommt nach seinen langen Qualen im Krankenwagen professionelle Erstversorgung und stirbt später im Krankenhaus.

Die Werft rückt mit einem Kranwagen samt Hebebühne an. Riesige Baupläne des Tankers werden ausgebreitet. Man versucht ein Loch in die Außenhaut des Schiffes zu brennen, um sich somit Zutritt zur Unglücksstelle zu verschaffen und die Hitze zu unterlaufen.

Die Schweißflamme des nervösen Spezialisten in der Krankiepe ist 60 cm lang. Aber anscheinend sind sich die Werftingenieure zusammen mit der Besatzung nicht ganz sicher, eventuell mit dem Schweißbrenner noch einen Brennstofftank anzuzapfen und somit das Chaos weiter zu vergrößern. Der Kranwagen mit dem autogenen Spezialisten wird wieder entfernt.

Tanker ZEITZ wird um die Bereitstellung seiner Löschwasser-Kapazität gebeten. Selbstverständlich! Allerdings bringt das nichts. Schließlich brennt SAMNANGER ja gar nicht. Aber die durch die Tankexplosion erzeugte Hitze macht ein Befahren des Maschinenraumes unmöglich.

Durch das weitoffene Skylight schäumt die Feuerwehr jetzt ausgiebig. Einen reichlich in Asbest gehüllten Feuerwehrmann mit schwerem Atemschutzgerät teuft die Kranführerin nun durch das Skylight in den höllenschlundigen Maschinenraum ab. Nach einer Minute hievt sie ihn wieder auf. Er wird schnellstens ausgepellt und per Krankenwagen abtransportiert. Dann wird weiter geschäumt.

Zwei weitere Feuerwehrleute werden im silberglänzenden Hitzeschutz und mit Sauerstoffgeräten weggefiert. Sie bleiben jetzt länger in dem immer noch rauchenden Schiff. Was sie in ihrer Kiepe zutage fördern, gehört zu den bedrückendsten Bildern meines Lebens. Und ich bin Kriegskind.

Die Kranführerin wird abgelöst und in Begleitung aus ihrem Turmdrehkran geholt. Sie muss sich übergeben.

Die Feuerwehr birgt jetzt mit jedem Hiev eines der beklagenswerten Opfer, das an der Seite der Hauptmaschine beschäftigt war, wo in den offenen Brennstofftank der Schweißtropfen fiel. Dort besaß keiner eine Chance.

Mir ist unverständlich, wie Temperatur einen Eins-Achtzig-Mann in Sekunden auf ca. 80 cm Körpergröße reduzieren kann. Wenn das verkürzte verkohlte Etwas von der Krankiepe auf die Trage der Leichenwagen umgebettet wird, bröselt eine Kehrschaufel verkohlter Mensch von dem Leichnam ab. Der Feuerwehrmann kehrt diese traurigen Überreste in das Hafenbecken. Die zahnmedizinische Abteilung der Werft identifiziert die Körper.

Klaus Görs auf dem Peildeck neben mir ist schockiert. Sein Schutzengel ließ ihn rechtzeitig den Tanker wieder verlassen. Der Anblick der verkohlten Leichen auf den eigenen Körper bezogen, das ist eine grausame Vorstellung.

Kein Besatzungsmitglied der SAMNANGER kam zu Schaden. Die waren bis auf zwei, drei Mann sämtlich in Urlaub. Klaus meint: „Wäre uns das widerfahren, dann hätte das unsere Maschinenbesatzung komplett erwischt. Wir sind doch hier in der Werft alle im Keller am Ackern.“

Leider hatte hier nur ein deutscher Schutzengel einen guten Job gemacht. Neun schwedische taugten gar nichts.

Ladungsbrand

Südamerikareisen vergehen mit drei Monaten relativ schnell gegenüber einer Asienreise, die meist um sechs Monate dauert, sich aber auch über acht, neun lange Monate hinziehen kann. Diesmal wird nach dem Löschen an der südamerikanischen Ostküste der Frachter für die Rückreise in einem südbrasilianischen Hafen voll Schiff mit Schüttgut beladen.

Die Deckscrew bereitet die Luken für die Ladung vor. Sojaschrot, aus entfettetem und gepresstem Soja entstanden, wird als Schüttgut geladen. Vorher werden die Luken von Ladungsresten gereinigt, alle Bilgendeckel zusätzlich mit Sackleinen abgedichtet, um ein Verstopfen der Bilgen zu verhindern. Durch Schwitzwasser fällt in den Luken permanent Wasser an, welches über seitliche Kanäle in die Bilgen geleitet und dort regelmäßig über ein Pumpsystem gelenzt wird. Daher ist eine tägliche Peilung der Wasserstände in den Bilgen üblich. In tropischen Gebieten steigt das Bilgenwasser in den Luken, je nach Ladung, schneller an.

Es ist schwülheiß, die Schweißtücher um die Stirn sind schnell durchtränkt. Die Gedanken der meisten Crewmitglieder weilen noch in Santos, dem letzten Löschhafen. Santos, der Hafen für die Mega-City Sao Paulo, ist beliebt bei der Besatzung. Unweit der Liegeplätze der Schiffe befindet sich die Vergnügungsmeile mit einer Unmenge an Bars, Tanzlokalen, Diskos, Liebestempeln. Am Abend verlost sich fast die gesamte Besatzung mit den rassigen, dunkelhaarigen Frauen, die abwechselnd auf dem Tresen tanzend animieren, und, wenn dann auserwählt, in den hinteren Zimmern für ein Schäferstündchen verschwinden.

In dem kleinen Ladehafen in Südbrasilien fahren mit Sojaschrot beladene LKW direkt vor das Schiff. Ein großes Förderband steht über der ersten Luke. LKW für LKW kippt seine Fracht in einen Trichter. Weiter über das Band gelangt das zermahlene, braune Schrot in die Luke. Erst bildet sich eine kleine Pyramide, die zusehends größer wird, immer weiter anwächst. Der wachhabende Ladeoffizier steigt regelmäßig zur Pier herab, um die Lademarken an der landseitigen Bordwand abzulesen. Das Vorschiff liegt durch die stetig geschüttete Ladung schon tiefer im Wasser als der Rest des Schiffes. Die Beladung wird unterbrochen, um das Förderband zur Luke 4 umzusetzen. Dann wird in das Mittelschiff geschüttet, bis das Schiff wieder im Lot liegt. Das Umsetzen zur Luke 5 dauert länger, da die Aufbauten den Vorgang behindern, wenn das Band nach achtern, hinter die Aufbauten verholt wird. Alle Ladeluken, inzwischen teilweise beladen, bleiben geöffnet, damit das Ladeband kurzfristig von Luke zu Luke umgesetzt werden kann.

Die Zeit der Umsetzung des Förderbandes nutzt die Ladewache für eine kurze Trinkpause, sucht dafür das Ladebüro auf. Hier steht gekühlter Kujambel, eine aus Sirup und Hagebuttentee gemixte Limonade mit Eiswürfeln. Bei der Gelegenheit schnell eine Zigarette anstecken und wieder nach draußen.

Innerhalb von Minuten hat sich der Himmel verfinstert. Böen treiben die ersten Regentropfen heran, ein Platzregen prasselt auf das Schiff nieder, in die offenen Luken, auf das Sojaschrot. Die Gangwaywache informiert den Ladeoffizier mit seinem Wachmatrosen über das plötzliche Unwetter. Fluchend laufen diese zu den Bedienpulten der Hydraulikpumpen, die die schweren Deckel über die Lukenöffnungen rollen. Jede Luke hat nur ein Bedienpult. Obwohl Hilfe durch Bootsmann und Kabel-Ede herbeieilt, dauert es einige Minuten bis alle Luken geschlossen, die Ladung vor den Wassermassen geschützt wird.

Schnell wie das Unwetter aufgezogen, hat es sich wieder entfernt. Die Sonne kommt hervor, es wird weiter geladen. Ab sofort ist nur die zu beladende Luke geöffnet, um eine Wiederholung, ein wiederholtes Durchnässen des Sojaschrotes unbedingt zu vermeiden.

Nach zwei Wochen ist das Schiff bis zur Lademarke abgeladen und auslaufbereit. Die Behörden geben den Frachter frei, der Lotse assistiert den Nautikern bis zur Reede. Verabschiedet sich winkend, angelt vorher mit obligatorischem Lotsengriff die doppelte Menge Zigaretten aus der Schachtel, steigt die Lotsenleiter schnell wie ein Zirkusartist herab zum wendigen, gelbfarbenen Pilot-Boot, grüßt nochmals hoch zur Brücke. Die Motoren brüllen auf, kurz darauf verschwindet die weiße Schleppe des empor gewirbelten Wasserschleiers am Horizont. Die Decksgang reinigt mit C-Schläuchen die Außenbereiche – Lukendeckel, Aufbauten, Gänge, Rettungsboote, Windenhäuser und alle Decks. Das nötige Meerwasser wird mit Pumpen aus der See angesaugt, über ein Leitungssystem zu den in Schlauchlänge entfernten Hydranten gepumpt. Durch die Ladearbeiten mit Schüttgut ist das gesamte Schiff mit einem braunen Schleier feinsten Sojaschrotes paniert, auf den Decks mehrere Zentimeter dick. Wiederholte Sprühdurchgänge sind notwendig, um das Schiff vom Dreck zu befreien. Als die offene See erreicht ist, werden alle Rückstände, wie verdrecktes Stauholz, Papier, Paletten, die nicht mehr benötigt werden, außenbords geworfen. Ebenfalls die Fullbrass, in Tonnen gesammelte Küchenabfälle, leere Flaschen, Plastikbehälter, Kartons, alles was sich im Hafen angesammelt hat. In jenen Zeiten kein Thema, Umweltschutz unbekannt, uninteressant.

Vollbeladen wird der Seetörn, die Nonstop-Überfahrt von Südamerika nach Rotterdam je nach Wetterlage mit etwa zehn Seetagen veranschlagt. Am zweiten Tag steigt aus der unteren vierten Ladeluke ein Geruch, ähnlich dem in einer Kaffeerösterei auf. Der Chief Mate inspiziert den Unterraum der betroffenen Luke, nimmt dann die Lukenbelüftungsanlage in Betrieb, Tag und Nacht, zwei Tage im Dauerbetrieb. Der Geruch wechselt nach drei Tagen in den Gestank einer brennenden Müllkippe. Rauch quillt aus den Lüfterköpfen. Die Ladung hat sich entzündet, brennt, ein Schwelbrand, der sich langsam ausbreitet. Die Temperaturfühler im Laderaum 4 registrieren einen stetigen Temperaturanstieg, sichtbar auf dem Tableau der Brandmeldezentrale im hinteren Teil der Kommandobrücke. Darauf sind sichtbar alle Schiffsbereiche wie Maschine, Unterkünfte, Lager, Ladeluken dargestellt, permanent durch Thermomelder kontrolliert.

Und im Laderaum 4 steigt die Temperatur, mitten auf dem Ozean. Brand auf einem Schiff, Horrorszenario für jede Besatzung. Die Schiffsführung hat sich im Kartenraum, hinter den Kontrollpulten der Kommandobrücke, versammelt. Die Stimmung ist äußerst angespannt, keiner der erfahrenen Seemänner war je in solch einer prekären Gefahrensituation. „Umgehend alle Lüfter aus, sie fachen doch den Brand erst richtig an, was hat sie denn nur geritten?“, faucht der Kapitän den Chief Mate an, der umgehend einen Wachmann damit beauftragt, diese abzustellen. „Konnte man doch nicht ahnen, hab nicht gewusst, dass die Ladung im Hafen nass geworden ist“, stammelt der Chief Mate.

Nach und nach ist der Verlauf der Entstehung des Schwelbrandes erklär- und nachvollziehbar. Gleich am ersten Tag der Beladung hatte ein in diesen Breiten typischer tropischer Wolkenbruch die zur Ladekontrolle eingesetzten Besatzungsmitglieder überrascht. Trotz schneller Hilfe wurden die Lukendeckel zu langsam geschlossen, Luke 4 zuletzt. Der halbvolle Unterraum mit vielen Tonnen Sojaschrot wurde mehrere Meter tief durchnässt. Durch den Druck der darüber lagernden weiteren Hunderte Tonnen entstand Wärme, Hitze, Glut. Der anfängliche „Kaffeeröstereigeruch“, durch die zusätzliche Laderaumbelüftung angefacht, hatte sich zum Schwelbrand entwickelt.

„Okay, schlage den Einsatz von CO₂ vor, vielleicht können wir den Brand ersticken“, meldet sich der Sicherheitsoffizier zur Wort. Er findet bei der Maschinenbesatzung keine

Zustimmung. Alle Gasflaschen mit CO₂ werden für einen möglichen Maschinenraumbrand in Reserve gehalten. In dem großen Laderaum würde es sich ohne Wirkung durch eine Unmenge von undichten Stellen, Rohren, Lüftern und Lukenabdeckungen verflüchtigen. Die Maschine ist bei einem Brand fast hermetisch abdichtbar, eine Ladeluke hingegen nur gegen eindringendes Wasser, sodass ausströmendes Gas ungehindert entweichen kann.

Stetig steigt die Temperatur, der höchste Punkt der Anzeige ist erreicht, der Schwelbrand vergrößert sich von Tag zu Tag. Rauch steigt aus der Luke auf, das Schiff stinkt nach brennender Müllkippe. Über dem Brand liegt der Oberraum der Luke, ebenfalls mit Sojaschrot gefüllt. Ein Übergreifen des Schwelbrandes aus dem Unterraum auf den oberen Laderaum, ein offenes Feuer wäre die Folge. Getrennt nach außen nur durch die Lukenabdeckung, oben wesentlich mehr Sauerstoff, der Brand würde sich enorm beschleunigen. Die Schiffsführung greift zur letztmöglichen verfügbaren Löschaktion. Durch die Lukeneinstiege werden mehrere Schläuche verlegt, Löschwasser in den Unterraum der Luke 4 geleitet, von verschiedenen Seiten mit Sprühstrahl auf den Berg mit Sojaschrot gerichtet, um das Glutnest im Inneren zu löschen. Die Männer des Löschtrupps haben Atemgeräte angelegt, werden regelmäßig abgelöst. Die Hitze vor Ort in der Tiefe des unteren Laderaumes ist fast unerträglich. Es vergehen Tage ohne Ergebnis, das überschüssige Löschwasser wird über vier Lukenbilgen abgepumpt. Der Qualm quillt immer stärker aus den verschlossenen Lüfterschächten, den Luken, den Einstiegen.

Der achte Tag. Die Besatzung fühlt sich wie auf einem Pulverfass. Das Schiff fährt volle Kraft, der Maschinentelegraf ist bis zum Anschlag gebracht. Zeit sparen, herausfahren, schneller als geplant in Rotterdam ankommen!

Über die Agentur ist die Feuerwehr informiert, es wird gerechnet und gegrübelt, Notfallpläne werden entworfen. Zum Glück spielt das Wetter mit, kein Sturm, der sich dem brennenden Schiff entgegenstellt. Die Hitze des Schwelbrandes ist an der Außenhaut des Frachters sichtbar. Ein großer schwarzer Fleck abgebrannter Farbe, untrügliches Zeichen enormer Hitzeentwicklung, frisst sich in Richtung Achterschiff vor. In zehn Meter Entfernung befinden sich die Treibstofftanks der Hauptmaschine. Werden diese erreicht, wäre eine Explosion die Folge, ein schneller Untergang real. Schiffsbrand auf hoher See, keiner wagt es auszusprechen: „Eine schwimmende Zeitbombe.“

Ununterbrochen wird die Entwicklung an Bord beobachtet, an die Reederei weitergegeben. Diese hat, mit Hilfe der Botschaften in Kontakt mit englischen und niederländischen Behörden, für den Ernstfall Helikopter der jeweilig zuständigen Länder für eine Notfallbergung angefordert.

Der neunte Tag. Der schwarze Fleck an der Außenhaut hat sich zwei Meter weiter nach achtern gefressen. Eine ernste, angespannte Lage, doch erste Zuversicht. Morgen Ankunft in Rotterdam, bevor die Glut die Tanks erreicht. Die nächsten Stunden vergehen zäh, langsam, die Anspannung zum Greifen nahe, keiner legt sich schlafen.

Endlich, am Morgen des zehnten Tages kommt der Lotse vor Rotterdam an Bord. Die Stunden der Revierfahrt zum Liegeplatz wollen nicht vergehen. Die Außenhaut dampft durch die Gluthitze des Brandes in Höhe der gegenschlappenden Wellen. Der Stahl glüht, die Hitze frisst sich immer schneller voran. Es wird Zeit!

Vorbei an den Tankanlagen von Europort steuert das brennende Schiff einen abseits liegenden, sicheren Hafen an. An der Pier wartet schon ein mit feuerfesten Brandschutzanzügen und Sonderwerkzeugen ausgerüsteter Spezialtrupp. Innerhalb weniger Stunden ist die Luke vom Brandherd befreit.

Arbeitsschutz geht alle an

In Japan geht die Sonne auf

So oder ähnlich heißt es wohl in einem Liedertext. Als wir dann von Europa kommend endlich mit der FREYBURG in Yokohama lagen, schien es, als ginge die Sonne für mich dann doch woanders auf. Die Sonnenaufgänge in Japan wären für mich beinahe die letzten gewesen, die ich unbehindert sehen sollte. Eine Verletzung ließ eines meiner Augen derartig anschwellen, dass an klare Sicht nicht mehr zu denken war. Der ständige Wechsel der Wetterzonen, mal kalt, mal warm und feucht, verursachte auf unserem Schiff grippale Infekte, deren Bakterien in meine frische Augenwunde eindringen und eine heftige Gegenreaktion des Körpers auslösten.



Der Autor in Port Klang (Malaysia)

Alles fing mit dem Klariere der Luken für den Löschbetrieb in Yokohama an. Um eine Luke öffnen zu können, sägte ich ein Stauholz zurecht. Ein Stück Span wurde dabei durch einen Windstoß in mein Auge getragen. Anstatt stillzuhalten und vielleicht gleich mit Wasser zu spülen, reagierte ich mit dem Reibreflex und drückte dabei einen mikroskopisch kleinen Span durch die Häute des linken Augapfels.

Das war unangenehm, aber wer will

schon gleich jammern. Das Auge wird den Schmutz sowieso wieder herauspülen. Was ich aber in diesem Moment noch nicht wusste, der Span steckte im Augapfel fest und das Ende vom Lied folgte. In der Nacht wurde das Auge so dick wie eventuell nach der Kollision mit einer Boxerfaust. Morgens sah ich schon so aus wie der berühmte Frosch Kermit aus der Sesamstraße.

Ein Arztbesuch wurde jetzt unumgänglich. Mit dem Agenten der Hongkong and Eastern Shipping Co. Ltd. machte ich mich also – inzwischen mit einer großen schwarzen Augenklappe über dem linken Auge – auf den Weg in eine Augenklinik, ins Sato Opticalnic Hospital, Onoecho 6-90 in Yokohama. Herpetic keratitis of the left eye, so die Diagnose auf dem Krankenschein, was auch immer das bedeuten sollte. Danach bekam ich zu hören: „Stationäre Behandlung“. „Die einzige Möglichkeit, das Augenlicht zu retten“, erklärte mir der Arzt in gutem Deutsch. Jetzt begann für den Agenten und mich die Lauferei, Seefahrtssbuch zur Ausländerbehörde, Aufenthaltsgenehmigung beantragen, zurück zum Schiff, um das Notwendigste zu holen und dann ab in die Klinik.

Der Schreck für mich, wie wohl für jeden Seemann in dieser Lage, bestand darin, dass mein Schiff bereits ausreisefertig war und ich sollte in Yokohama bleiben, ganz alleine. Der angenehmere Teil des Aufenthaltes: Ich wurde in eine kleine Ein-Raumwohnung eingewiesen, direkt über der Klinik, mit Telefon und Sitzbadewanne. Das erste Mal im Leben sah ich eine Badewanne, in der man sitzen musste und die in den Boden eingelassen war. Sie brauchte nur wenig Platz. Das Personal erschien täglich um 9.30 Uhr zur Reinigung des Zimmers und ebenso regelmäßig, um das Essen zu servieren, im Zimmer und sogar auf dem Bett – wie im Kino. Endlich erhielt ich jetzt täglich mehrmals genau das, was ich oft vor den Restaurants voller Appetit durch die Scheiben betrachtet und voll mit beiden Nasenflügeln

wahrgenommen hatte, mir aber nie leisten konnte – japanisches Essen. Mein Essen am ersten Abend bestand aus Eierkuchen mit Shrimps, Toast, einer Tasse Brühe mit Porree und Geflügelfleischeinlage sowie einem Teller mit geschnetztem Schweinefleisch, natürlich mit der obligatorischen Schale Reis plus gedünstetem Gemüse. Ich achtete besonders genau auf Fleischgerichte, denn mir war bewusst, dass Asiaten fast alles was krecht und flucht in den Pott hauen. Hund, Katze oder ähnliches kam auf dem Speiseplan allerdings nie vor oder ich habe es nicht bemerkt. Schweinefleisch, Fisch und Geflügel, immer mit ungewürztem Reis, waren die Grundnahrungsmittel, die mir serviert wurden. Lauchgemüse, Pilze, frische Salate und unzählige Tunken zählten zu den Beilagen. Die Zubereitung der Mittagsmahlzeit, manchmal auch auf Holzkohle, war für mich nicht selten überraschend neu, aber nie unangenehm. Ich fand mich gut versorgt und lernte hier ganz schnell ein Schlüsselwort: Arigato – Danke. Leider fehlte mir ein Wörterbuch. Zeit und Gelegenheit, um etwas mehr Japanisch zu lernen, besaß ich ja. Das Unangenehme an dem Ganzen bestand darin, dass ich alle zwei Stunden zur Behandlung in die Klinik musste, wo meine Wunde und die neue, japanische Augenklappe, eine Aluklappe mit vielen Löchern, immer gereinigt und desinfiziert wurde. Verschlief ich, dann klingelte umgehend mein Telefon. Es gab kein Entrinnen. Gleich bei der ersten Untersuchung entfernte man meine schwarze, nach japanischen Maßstäben unhygienische Augenklappe – mit einer Zange in den Mülleimer.

Nach etwa vierwöchigem Aufenthalt konnte ich entlassen werden. Mein Schiff näherte sich, aus Korea kommend, wieder der japanischen Küste. Ich konnte mit einer Menge an Augenmedizin, die ich regelmäßig anzuwenden hätte, die Klinik verlassen. Am 29. März 1972 war es dann soweit. In Begleitung des Agenten ging es zum Hauptbahnhof von Yokohama. Die Fahrt sollte eine besondere Überraschung für mich werden, denn langsam schob sich der weltberühmte Shinkansen Express vor den Bahnsteig. Ohne das in Japan übliche Gedränge bestiegen wir den Zug, der seinen Weg über Fuji und Kyoto bis nach Kobe nahm. Von hier aus war es mit der Schnellbahn nur noch eine kurze Strecke bis nach Osaka. Hier lag schon mein Schiff, allerdings ohne persönlichen Zimmerservice und ohne japanisches Essen, dafür war es aber ein Stück Heimat. Erst jetzt ging für mich in Japan die Sonne richtig auf.

Vorwärts und nicht vergessen, die Solidarität

Es waren spannende Wochen, die Liegezeit im Juli/August 1969 im Hafen von Haiphong. Als wir nach kurzer Wartezeit auf Reede mit der EDGAR ANDRÉ durch die wunderschöne Halong Bucht in den Hafen einliefen, konnte natürlich keiner ahnen, dass ich beim Verlassen des Hafens – etwa vier Wochen später – verletzt sein und humpeln würde.

Der Löschbetrieb in Haiphong war langwierig und zog sich hin. Aus Sicherheitsgründen wurde der Hafenbetrieb immer wieder unterbrochen, wenn Flugkörper auf die Hafenstadt zusteueren. Die Amis nannten ihre unbemannten Flugkörper Drohnen, die von oben



MS EDGAR ANDRÉ vor dem Umbau zum Metallfrachter (aus „Voll Voraus“/ 05.06.1987)

spionierten und alles was unter ihnen passierte aufnahmen. Wenn sie über der Bucht und schon in unmittelbarer Nähe des Hafens waren, reagierte die vietnamesische Flak, deren Stellungen sich gegenüber vom Hafen, in sumpfigen Wiesen, befanden. Wer lässt sich schon gerne in die Karten schauen, zumal wenn Kriegszustand herrscht. Recht so, denn auch unsere Fotoapparate waren weg- und eingeschlossen. Keiner wusste außerdem wirklich, ob es tatsächlich sogenannte Drohnen, oder vielleicht nicht doch ferngesteuerte fliegende Bomben waren.

Die Arbeit im Hafen wurde auch unterbrochen, wenn wieder mal etwas fehlte und es deshalb nicht weiterging, wie zum Beispiel Fahrzeuge zum Warentransport, oder wiederholt Straßen im Hinterland zerstört worden waren, auf denen der Transport der Waren erfolgte. Beschädigte Baufahrzeuge und Maschinenteile, von DSR-Schiffen direkt aus Europa hergebracht, lagen bei unserer Ankunft unbrauchbar, teils sogar als Wracks in Straßengraben.

So verging für uns Tag für Tag im gewohnten Trott. Konservierungsarbeiten, Löschbetrieb überwachen, an Deck Ordnung halten. Um die Liegezeit zu verkürzen, halfen wir mit dem Schwergutbaum die dicksten Brocken zu löschen, die es bei Stückgutfracht ja immer gab. Endlich konnten wir die erste geleerte Luke aufräumen und reinigen. Stauholz lag überall wirr herum und wurde jetzt durch uns nach Größe geordnet und auf Stropps zu Haufen zusammengelegt, um es dann an Deck zu hieven. Eine staubige Drecksarbeit, bei der man wenig sah und große Hitze ertragen musste. Es ging beim Aufräumen nur langsam, dafür aber Schritt für Schritt vorwärts, manchmal auch wieder einen zurück.

Genau einer davon wurde mir zum Verhängnis. Ich spürte, wie bei einem Schritt rückwärts plötzlich etwas in meinen Fuß eindrang, ihn sogar durchdrang. Ich war beim Rückwärtsschritt auf ein Stauholz getreten, in dem ein großer Nagel steckte, leider mit der Spitze nach oben. Komisch, ich verspürte in diesem Moment überhaupt keinen Schmerz.

Ich erwischte den Nagel beim Auftreten in einem so günstigen Winkel, dass er mit Hilfe meines eigenen Gewichtes wie durch Butter gedrungen war. Mein Blick erfasste den Nagel. Seine Spitze zeigte immer noch nach oben. Diesmal allerdings im Unterschied zu seiner vorherigen Lage, dass jetzt zwischen Nagelkopf und Nagelspitze ein Brett und darüber ein Fuß steckte, mein Fuß. Mit Hilfe von Kollegen gelang es, meinen Fuß von Brett und Nagel zu lösen. Blut strömte und auch der Schmerz ließ nicht mehr länger auf sich warten.

Das Problem: Der Nagel war rostig und wir fuhren keinen Arzt an Bord. Was tun? Den Makler bemühen, um in der Stadt unter den etwa 369.000 Einwohnern schnell einen geeigneten Mediziner zu finden? Das wäre zu gefährlich und risikoreich gewesen. Jetzt galt es schnell zu handeln und jede unnötige Bewegung zu vermeiden. Sonst würde Rost noch weiter in die Blutbahn gespült und dann: „Fuß ab“, kommentierten mitfühlende Kameraden.

Hinter uns lag ungefähr zwei Schiffslängen entfernt ein polnisches Schiff an der Pier – das MS LUDWIG SOLSKI. Wie würden die Polen auf einen hilfeschreitenden Deutschen reagieren? Zusammen mit einem Kameraden zerstreute ich meine Bedenken und wir versuchten unser Glück. Wir wurden freundlich aufgenommen. An Bord praktizierte ein Schiffsarzt, Dr. Ryszard Niedzwiedzki aus Gdansk. Der verarztete mich sofort, ohne Wenn und Aber. Zuerst wurde die Wunde mit einer braunen Flüssigkeit gereinigt, die wie Säure wirkte und gerade noch so zu ertragen war. Es handelte sich um Jod der schlimmsten Sorte. Scheinbar besaß Dr. Niedzwiedzki einen ganzen Tank voll davon. Dann kam der schmerzhafteste Teil der Behandlung, den ich eigentlich bereits überstanden glaubte. Der Doktor schnitt die Wundränder leicht mit einem Skalpell ein und bemühte sich dann mit einem Ruck Blut und Rost herauszudrücken. Selbstverständlich verkniff ich mir die Ohnmacht und saß festgenagelt wie ein Mann auf meinem Stuhl mit Lehne. Außerdem war mein Fuß weit genug entfernt von den Augen, sodass ich nicht die ganze Prozedur mit ansehen musste. Fühlen reichte ja auch schon. Der angenehme Teil kam dann zum Schluss, kühlende Wundcreme, Puder und ein fester Verband.

Schonung lautete die Pflicht, die mir der polnische Arzt auferlegte. Das klang wie Musik in meinen Ohren. Hörte sich bei der herrschenden Tageshitze gut an, bedeutete aber für mich eine sitzende Schonarbeit mit gestrecktem Bein in der Kombüse, um Kartoffeln zu schälen. An einen solchen Schonplatz hatte ich bei der dort waltenden noch größeren Hitze eigentlich nicht gedacht.

Seit diesem Schonplatz verstehe ich die Asiatinnen allerdings viel besser, die für ihre Großfamilien lieber Reis als Kartoffeln kochen. Während die Frauen nur fürs Schälen von Kartoffeln Stunden benötigen würden, sparen Reiskörner, die schon geschält sind, ihnen viel Zeit. Zeit, welche die Frauen besser im Haushalt, in Gartenarbeit oder andere Tätigkeiten investieren können. Im übertragenen Sinne ist der Reis somit vom Vorteil für die gesamte Familie. Unsere Frauen sollten mal darüber nachdenken.

Täglich humpelte ich die paar Schiffslängen an der Pier entlang, wie Rübezahl auf einen Stock gestützt, rüber zur LUDWIG SOLSKI. Anfänglich nur mittags auf Termin, später auch abends nach Arbeitsende. Ich hatte mich inzwischen mit einigen polnischen Besatzungsmitgliedern angefreundet, speziell aber mit den Matrosen Eduard Szornak aus Wejhorovo, (24 km entfernt von Gdynia) und Piotr Leichter aus Gdynia. Wir tranken häufig gemeinsam nach Feierabend eine Flasche Bier, mal unser berühmtes Hafenbräu, mal polnisches. Klönten an Deck oder an der Kaikante sitzend über Gott, die Welt und die Seefahrt. Der ungemütliche Seemannsclub öffnete sowieso erst abends. In welcher Sprache wir uns verständigten? Jeder natürlich in seiner eigenen, gemixt mit Anglizismen, unterstrichen und bekräftigt durch Gestik. Es fiel garantiert weder ein unanständiges Wort noch ein Fluch. Jedenfalls konnte ich nichts Derartiges heraushören oder -lesen. Eduard Szornak und Piotr Leichter beherrschten so viel Deutsch wie ich Polnisch, was sich ausglich. Irgendwie verstanden wir uns und wenn partout ein unklares Wort im Gespräch auftauchte, ließen wir es einfach weg. Das warme Bier half bei der Verständigung besser als alle Wörterbücher, die wir sowieso nicht besaßen. Irgendwann legte MS LUDWIG SOLSKI ab und ich traf keinen der neuen polnischen Freunde jemals wieder. Das ist Seemannslos.

Paul Hag

Der Untergang des MS MITSOS / SVIG

Wie dicht Erfolg und Misserfolg in der Seefahrt beieinander liegen, soll der genannte Schiffsuntergang aufzeigen. Mitte Dezember 1978 ereignete sich das MÜNCHEN-Desaster. Wenige Wochen später ging es für die Besatzung der MITSOS glücklich aus.

Die Wetterlage am 1. Februar 1979 war sehr schlecht. Ein Tiefdruckgebiet mit 950 mb, Windstärke 12, bis zu 20 Meter hohe Wellen bedeckten den Atlantik, als das griechische MS MITSOS/SVIG an diesem Tag um 13 Uhr GMT – 10 Uhr Ortszeit – auf Position 35.50 N, 44.53 W SOS funkte. Bei der MITSOS handelte es sich um einen 11.000-Tonnen Frachter, 1960 gebaut, mit 27 Mann Besatzung.

Dem Notruf und der Notmeldung war das Telegrafiefunk-Alarmzeichen vorausgegangen, das von mir auf der CORDILLERA EXPRESS / DCNE mit großer Lautstärke empfangen wurde. Ich hatte Hörwache, der Autoalarmempfänger löste nicht aus. Der Grieche war nur 72 Seemeilen von unserer Position entfernt. Die Notmeldung hatte folgenden Inhalt:

sos fm mitsos/svig at 01.00 gmt (!) in position 35.50 n and 44.53 w require immediately assistance sos svig assistance – master +

Nachdem mehrere Schiffe die Seenotmeldung bestätigt hatten, stellte sich heraus, dass in der Reihenfolge JAMAICA PRODUCER/6YSS (jamaikanisches Bananenschiff), NORDIC LOUISIANA/GNBE (britischer Tanker, der seinerzeit auch an der MÜNCHEN-Suche beteiligt gewesen war) und CORDILLERA EXPRESS/DNCE (Containerschiff) am Unfallort eintreffen würden.

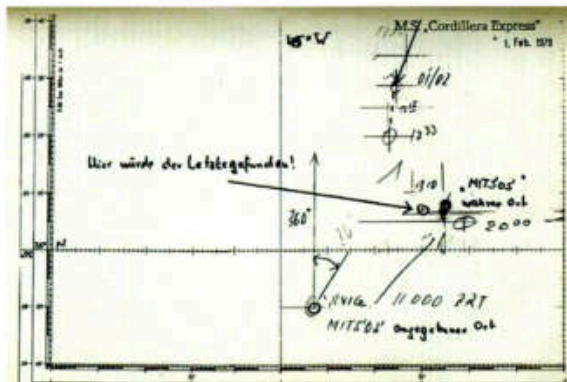
Die CORDILLERA EXPRESS übernahm die Leitung des Seenotfunkverkehrs, da die MITSOS nach einiger Zeit nicht mehr auf der Mittelwelle arbeitete, sondern nur noch auf UKW-Telefonie mit 6YSS und GNBE, wie mir auf Nachfrage von der Brücke mitgeteilt wurde. Auch von unserer Brücke wurde per UKW-Sprechfunk mit der MITSOS gearbeitet. Auf unsere Nachfrage über die Umstände der SOS-Meldung teilte der Grieche noch mit, dass er schwere Schlagseite durch Wassereinbruch in Luke 3 hätte und dass die Pumpen nicht mehr gegen das eindringende Wasser ankämen. Das Schiff war mit Schrott beladen. Als wir rund vier Stunden später am Unglücksort eintrafen, der übrigens 28 Seemeilen von der angegebenen Position entfernt war, lag die MITSOS schon mit ca. 45 Grad Schlagseite in der schweren See.

Der falsche Schiffsort resultierte wohl daraus, dass das Schiff tagelang keinen richtigen Ort hatte nehmen können und nur eine mitgeplottete Position angegeben werden konnte.

Glücklicherweise hatte der Wind bis auf etwa Stärke 8 nachgelassen, als die Besatzung des griechischen Schiffes in ein Rettungsboot ging und ihr Schiff aufgab. Dabei fiel ein griechischer Seemann ins Wasser und trieb sofort vom Boot ab. Vorrang besaß jedoch das Bemühen, die 26 Mann im Rettungsboot an Bord eines der drei am Unglücksort befindlichen Schiffe zu bekommen, bei den vorherrschenden Wind- und Seeverhältnissen ein sehr schwieriges Unterfangen. Nach dem von Bordgehen der griechischen Besatzung liefen die Hilfsmaschinen auf dem Schiff weiter, der Radar-Scanner drehte sich bis zuletzt.

Nach ca. 2½ Stunden (15.30 local time) gelang es dann der JAMAICA PRODUCER das Rettungsboot, nach mehrfachen Versuchen aller drei Schiffe, in Lee zu bekommen und alle 26 Mann erfolgreich abzugeben. Nun begann die Suche nach dem in der See treibenden Seemann, der leider auch noch ohne Schwimmweste ins Wasser gefallen war, wie eine schnelle Befragung der Geretteten ergab. Dieser Mann befand sich ja schon die gesamte Zeit ohne jedes Rettungsmittel im Wasser; einen aus dem Boot sofort nachgeworfenen Rettungsring konnte er nicht mehr erreichen.

Mit eintretender Dämmerung und zunehmender Dunkelheit wurde die Suche nach dem Schiffbrüchigen immer verbissener. Es wurden Leuchtbojen ins Wasser geworfen, um neben den Bordscheinwerfern, mit denen die See abgesucht wurde, auch auf dem Wasser ein besseres Sichtfeld zu haben. Dass der Seemann noch leben musste war allen klar,



Unfallort der MITSOS/SVIG

denn alle drei Schiffe hatten den Mann im Wasser auf einer Flöte pfeifen hören, ihn aber in der hochgehenden See nicht ausmachen können. Beim Überbordfallen hatte der Seemann seine Trillerpfeife um den Hals gebunden. Dann plötzlich ergriffen die starken Scheinwerfer der CORDILLERA EXPRESS den Unglücklichen und hielten ihn im Lichtkegel fest, bis wiederum JAMAICA PRODUCER den in der See treibenden Mann an Bord nehmen konnte (20.00 local time), wo



er seine aus dem Boot geretteten Kameraden widersah. Es war ein erhebendes Gefühl zu sehen, wie der letzte Mann der MITSOS-Besatzung, der ja jetzt immerhin sieben Stunden in der kochenden See getrieben hatte, an Bord genommen wurde.

Zum Abschluss des Seenotfunkverkehrs wurde dann folgende Meldung ausgesendet:
 sos cq cq cq de dncc – ref mitsos/svig. now jamaica producer/6yss picked up 27th crewmember. all crewmembers survived and on board 6yss. vessel mitsos/svig with satellite fixed position 20.00z 36.07.68 n 44.24.23 w possibly sank because object not longer in radar of all three vessels – 02306z qum + (Ende des Seenotverkehrs)

Die CORDILLERA EXPRESS von Hapag Lloyd hatte eine Satellitennavigationsanlage an Bord, daher die genaue Standortbestimmung des Untergangsortes des Griechen in Sekunden ausgedrückt.

Die Seenotmeldung und das Alarmzeichen der MITSOS waren in einer falschen Betriebsart gesendet worden, die Autoalarmgeräte sprangen daher nicht an, die Meldung wurde auf der Hörwache wahrgenommen. Während dieser und den nachfolgenden Peilstrichen wurde der Standort des Havaristen mit dem Peilempfänger auf der CORDILLERA EXPRESS gepeilt. Die Funkpeilung ergab, dass der Standort des Griechen um ca. 30 Seemeilen falsch angegeben worden war. Die anderen Schiffe konnten auf diesen Fehler aufmerksam gemacht werden, sodass die richtige Position angesteuert werden konnte und ein zeitraubendes Suchen nach dem Havaristen unterblieb. Hier hat sich schon 1979 klar gezeigt, wie wertvoll eine Satellitennavigationsanlage in Seenotfällen sein kann.

Insgesamt hatten 19 Schiffe an der Aktion teilgenommen bzw. ihre Hilfe angeboten. JAMAICA PRODUCER ist mit der gesamten MITSOS-Besatzung am 7. Februar 1979 in Sheerness/England eingetroffen, von wo dann die Geretteten in ihre Heimat zurückkehrten.

Die MÜNCHEN und die „Macht des Schicksals“

Paul Hag erwähnt im vorstehenden Text den Untergang des 261 Meter langen LASH-Schiffes MÜNCHEN im Dezember 1978. Die Suche nach Überlebenden dauerte zehn Tage. Vergeblich durchkämmten 13 Flugzeuge und 110 Schiffe den Atlantik nördlich der Azoren. (Lars Schmitz-Eggen, Die letzte Fahrt der „München“, 2001) Bis heute ist unklar, wie und wo die MÜNCHEN unterging. Zum Jahrestag dieser Katastrophe erschien im Organ der SED-Kreisleitung des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft, VOLL VORAUS, ein Kommentar mit der obigen Überschrift.

„Ein Jahr nach dem Untergang des Leichterfrachters ‚München‘ aus der BRD (Heimathafen Bremen) besteht noch immer keine Klarheit über die Ursachen der Katastrophe. Es scheint auch zweifelhaft, ob es dem Seeamt Bremerhaven gelingen wird, in der für März 1980 anberaumten Verhandlung Licht in die Sache zu bringen. Es gibt keine Überlebenden, nicht einmal tot geborgen konnte von den 23 Schiffen und elf Flugzeugen, die sich im Dezember 1978 an der Suche beteiligt hatten, eines der 28 Besatzungsmitglieder der ‚München‘. Nach dem SOS und der Mitteilung, daß das Schiff 50 Grad Schlagseite nach Steuerbord hat, war jede Verbindung abgerissen. Die einzigen aufgefundenen Sachbeweise für den Untergang der erst 1972 in Dienst gestellten 37 134 BRT großen ‚München‘ waren vier beschädigte, leere Rettungsboote bzw. -inseln und drei Leichter, die zur Decksladung des Schiffes gehört hatten. Wieder einmal scheint sich zu bestätigen, daß selbst im Zeitalter modernster Technik unberechenbare Kräfte der Natur zu einem nichtvorauszusehenden Zeitpunkt verderbbringende Überlegenheit erlangen können.

War der Untergang der von der Hapag-Lloyd gern als unsinkbar bezeichneten ‚München‘ aber wirklich nur Schicksal, nur unabwendbarer Zufall? Man darf sich doch darüber Gedanken machen? Da ist zunächst die merkwürdige Stau Praxis. Auf der Unglücksreise transportierte das Schiff 83 Leichter, überwiegend mit 24 000 Tonnen Stahl beladen, d.h. also pro Leichter rund 300 Tonnen. Ein solcher Leichter ist also eigentlich ein ‚Schwerer‘, und nicht etwa nur ein etwas größerer Container; das ist schon ein kleines Kümo. Diese Leichter werden auf der ‚München‘ in sechs Lagen übereinander gefahren, zwei bis etwa Wasserlinie, zwei bis Deck und zwei auf Deck. Zur Deckslast ist auch noch der 500 t schwere verfahrbare Kran zu rechnen. Bei der erwähnten Stahlladung durften die Leichter wegen des enormen Gewichts nur bis zu einem Siebentel ausgelastet werden. Die Schiffsleitung hatte jedoch keinen Einblick in die Leichter, die fix und fertig angeliefert wurden, und konnte die Stauung in ihnen nicht kontrollieren. Das war nicht nur in diesem Falle so, denn früher vorhandene Stauberater für die Leichter waren etwa ein Jahr zuvor aus Kosten- (sprich Profit-)gründen abgeschafft worden.



Leichterfrachter MS MÜNCHEN

Bei schwerem Wetter in einem Dezembersturm kann durchaus die Eisenladung innerhalb der querschiffs gestauten Leichter von Backbord nach Steuerbord verrutscht sein und die schwere Schlagseite mit darauffolgendem Kentern und vermutlichen Auseinanderbrechen verursacht haben.

Solides Stauen der Ladung durch Fachleute hat große Bedeutung für die Sicherheit eines Schiffes. Einen ständigen Unsicherheitsfaktor bildet – auch in diesem Zusammenhang – die personelle Unterbesetzung an Bord, wobei auch mangelnde Qualifikation als Unterbesetzung zu werten ist. So werden allein für Bremer Schiffe jährlich bis zu tausend Ausnahme genehmigungen wegen Unterbesetzung erteilt. Wie es damit bei der Besatzung der ‚München‘ – unter ihnen neben BRD-Bürgern auch Bürger Spaniens, der Türkei, Malaysias und Chinas – bestellt war, wird vorläufig nicht erörtert, jedenfalls nicht in der Öffentlichkeit. Dafür sorgen schon die Manager von Hapag-Lloyd, die gegenüber den Hinterbliebenen der verunglückten Seeleute im Gegensatz zu ihrer sonst geübten Praxis eine verdächtige Zahlungsfreudigkeit an den Tag legen. Offensichtlich möchten sie wenigstens auf diesem Gebiet bis zur Seeamtsverhandlung mit reiner Weste dastehen.

Schließlich hat sich ein namentlich (noch) nicht genannter Schiffsoffizier gemeldet, der bis zum 1. November 1978, also bis sechs Wochen vor der Katastrophe, Sicherheitsoffizier auf der ‚München‘ war und seinerzeit die Reederei über den ‚schlechten Zustand der Rettungsmittel‘ informiert hatte, ohne daß sich irgendetwas geändert hätte.

Es deutet also manches darauf hin, daß beim Untergang der ‚München‘ außer dem Gott Neptun auch der ausschließlich für die westliche Welt zuständige Gott Profit seine Hand im Spiele hatte.“

Peter Guba

Schlammpackung für MS ERFURT

Meine erste große Reise, noch als Decksmann, führte mich mit der ERFURT, einem Typ IV der DSR, nach Südamerika. Sie dauerte vom Oktober 1962 über den Jahreswechsel bis zum März 63. Nach etlichen Zwischenhäfen in Westeuropa und Westafrika kamen wir nach einer sehr schmierigen Äquatortaupe (ab diesem Zeitpunkt lautet im Reiche Neptuns mein ehrenwerter Name „Lachs“) in Montevideo an. Der Lotse brachte uns zum Ankern in einen Bereich des Hafens, in dem auf der Seekarte eine Wassertiefe von weniger als sechs Metern angegeben war. Der Kapitän machte den Lotsen noch darauf aufmerksam, aber der winkte nur ab und gab zu verstehen, dass die Wassertiefe ausreichend sei. Das hat uns später bei einer Feier mal der Revierförster, ääh, ich meine natürlich den Revierrudergänger, erzählt. Nun gut, also „Anker weg und Maschinen aus“. Dann verließ der Lotse das Schiff. Wir lagen zum Zeitpunkt des Ankerns, wie alle anderen Schiffe auch, mit der Nase in den Wind. Über Nacht drehte der Wind aber immer und morgens wehte er fast aus der entgegengesetzten Richtung. Alle Schiffe lagen wieder mit der Nase im Wind, nur MS ERFURT hatte das nicht nötig. Das zeigte dem Wind die kalte Schulter, oder besser gesagt den Achtersteven, obwohl der Anker am Vorsteven ausgebracht wurde. Zumindest schonte diese Methode des Ankerns unsere Nerven während der Arbeit vorne im Kabelgatt.

Nach einigen Tagen kam ein Schlepper oder doch mehr eine fett gemachte Hafenbarkasse, die uns an den Liegeplatz schleppen sollte. Als der Schiffsführer uns liegen sah, ist er sofort wieder umgekehrt, und es kam ein großer Dampfschlepper mit 2000 PS im Bauch, der, wie es aussah, noch aus Holz gebaut war. Der erhielt nun unsere beste Leine, eine neue dicke fette Dederon. Nach dem Belegen der Leine beorderte uns der Bootsmann Walter Stark in

einen sicheren Abstand. Nachdem unser Anker gehievt war, zog der Schlepper mit all seinen 2000 Pferdchen, wobei er riesige schwarze Rauchwolken ausstieß. Aber MS ERFURT wollte und wollte nicht an die Pier. Die Schleppleine hatte sich unter Knirschen und Ächzen auf die Hälfte ihres Durchmessers verringert, so sehr mühte sich der Schlepper. Durch unseren Schraubenstrom und den des Schleppers hatte sich der Schlamm mit der Zeit wohl doch etwas gelockert. Jedenfalls fing die Leine plötzlich wieder an zu knirschen und die ERFURT bewegte sich nun, immer schneller werdend, über den Achtersteven auf das Heck des Schleppers zu. Die Leine wurde auch immer dicker und hatte bald wieder ihren ursprünglichen Durchmesser angenommen. Der Schlepper konnte gar nicht schnell genug vor uns herlaufen, aber letztendlich kam er doch von uns frei und brachte uns unbeschadet an den Liegeplatz. Dem Rumpf der ERFURT hat die „Schlammpackung“ jedenfalls nicht geschadet.

Christian Lange

Besuch auf MS MAGDEBURG nach deren Untergang

Während meiner drei Reisen mit MS KARL-MARX-STADT 1964/65 wurden Leyland-Busse von London nach Habana gefahren. Im Verlaufe einer dieser Reisen traf unser Schiff vier Tage nach der Havarie der MAGDEBURG am 31. Oktober 1964 in London ein. Wir konnten während der Revierfahrt auf der Themse das auf der Steuerbordseite liegende Schwester-

schiff MAGDEBURG mit den noch an Deck gelaschten Bussen im Vorüberfahren bei Emotionen zwischen Staunen und Entsetzen interessiert betrachten.

Ein Jahr später, Anfang Dezember 1965, lag ich mit MS ERFURT wieder in London. Bei dieser Gelegenheit konnte ich den Liegeplatz der inzwischen gehobenen und wieder schwimmfähig gemachten MAGDEBURG erkunden. Die notreparierte Steuerbordseite war deutlich zu sehen. In Arbeitskombi mit Helm und Taschenlampe gelang es mir, als „Werftarbeiter“ den Wachposten am Schrägaufgang zum Hauptdeck zu überlisten. Auf dem Achterschiff waren alle Zugänge ins Innere verschlossen und so konnte ich nur über den Schornstein einsteigen. Mit Hilfe der Taschenlampe erreichte ich den Maschinenraum. Ich kannte ja sämtliche örtlichen Gegebenheiten wie meine Westentasche. Alle Aggregate waren noch komplett vorhanden, allerdings auf der Steuerbordseite mit viel Schlamm bedeckt. Ich lief zu den drei Kompressoren und wollte eigentlich eine Ölpumpe demontieren. Den passenden Maulschlüssel führte ich mit. In



Leyland-Busse auf MS KARL-MARX-STADT



MS MAGDEBURG in der Themse (31.10.1964)

diesem Moment kam eine Person mit Taschenlampe auf mich zu. Die sprach mich an und fragte, wie ich hierher kommen konnte und was ich suche. Es handelte sich um den griechischen Chief. Unsere Diskussion verlief daraufhin sehr entspannt, denn er war sehr an mir interessiert, als er erfuhr, dass ich I. Ingenieur auf einem Schiff dieses Typs bin. Er nahm mich mit in seine Kammer auf dem Vorschiff. Dort erfuhr ich von ihm, dass das Schiff nach Griechenland geschleppt werden soll. Dort würde die Maschinenanlage auch mit Hilfe von Fachpersonal aus der DDR wieder „repariert“.

Zu diesem Zeitpunkt befanden sich außer dem Chief lediglich noch ein Kapitän und ein I. Offizier an Bord. Ich lud den griechischen Chief auf unser Schiff ein. Dort führten wir in lockerer Atmosphäre Fachgespräche. Bei dieser Gelegenheit wünschte er sich von uns eine Einspritzpumpe für den Notstromdiesel. Über dieses Kompensationsgeschäft schweigt hier des Sängers Höflichkeit.

Bekanntlich ist das Motorschiff MAGDEBURG am 18. Dezember 1965 während des Schlepens nach Piräus bei Sturm in der Biscaya gesunken. Somit dürfte ich der letzte DSR-See- mann gewesen sein, der vor dem endgültigen Verlust von Bord dieses Schiffes gegangen ist.



MS MAGDEBURG vor dem Abschieppen nach Griechenland (12/1965)

Verkauf des Wrackrestes des MS RUDOLF BREITSCHIED

Bei einer Untersuchung in der Ambulanz des MDV der DDR im Überseehafen Rostock am 9. Februar 1989 entzog mir die untersuchende Ärztin Frau Dr. Diestel die Seetauglichkeit, da sie eine Erkrankung der Schilddrüse feststellte. Das bedeutete, dass ich von MS GÖRLITZ absteigen musste und ärztliche Behandlungen in der Rostocker HNO-Klinik und im dortigen Südstadtkrankenhaus in Anspruch nehmen musste. Da sich nach vielen Konsultationen notwendige Operationstermine erst ab dem Sommer dieses Jahres fanden, ging ich unplanmäßig in Urlaub mit zeitweisen Krankschreibungen für die Untersuchungstermine. Tatsächlich zog sich diese Prozedur bis zum Ende des Jahres 1989 hin.

So wurde ich von der Nautischen Inspektion des Flottenbereiches Spezialschiffahrt gebeten, in Klaipeda Kapitän Torsten Friedrich abzulösen und die Aufsicht über die Wrackreste der RUDOLF BREITSCHIED zu übernehmen. Erst nach Absprache mit meinen behandelnden Ärzten sowie mit meiner Frau sagte ich zu.

Gemustert als Supercargo trat ich auf dem Metallfrachter GEORG SCHUMANN am 28. April 1989 die Reise nach Klaipeda an. Da alle Schiffsdokumente der RUDOLF BREITSCHIED nach der Havarie an die Havariekommission der DSR bzw. an das Seefahrtsamt der DDR geschickt worden waren, machte ich mir Handskizzen vom Mittel- und Achterschiff der baugleichen GEORG SCHUMANN, was später für die Inspektionen an Bord des Wracks sehr hilfreich werden sollte. Am 1. Mai 1989 stieg ich vom MS GEORG SCHUMANN ab. Zwei Tage bekam Kapitän Friedrich Zeit, mich mit den besonderen Gegebenheiten dieses Auftrages vertraut zu machen und mich gleichzeitig den Behörden, dem Bürgermeister und dem Hafenkapitän vorzustellen. Danach reiste Kapitän Friedrich per DSR-Schiff zurück nach Rostock.

Vom 1. Mai bis 28. Juni 1989 war ich der letzte Kapitän des MS RUDOLF BREITSCHIED, vielleicht besser des Wracks dieses Schiffes. Zum allgemeinen Verständnis einige Ausführungen zu diesem Dienst im litauischen Klaipeda:

Das MS RUDOLF BREITSCHIED war am 31. August 1964 als Frachtmotorschiff Typ X von der Warnowwerft Warnemünde an die DSR übergeben worden und fuhr im Liniendienst nach Asien und Amerika. Vom 15. August 1985 bis Ende November 1985 wurde die BREITSCHIED in Rijeka zum Metallfrachter umgebaut. Danach wurde das Schiff gemeinsam mit drei weiteren ehemaligen Typ-X-Schiffen im Liniendienst Rostock-Klaipeda eingesetzt.

Auf der letzten Reise dieses Metallfrachters verließ das Schiff am 24. September 1988 um 20.42 Uhr, beladen mit 10.064,4 mt Stahlhalbzeugen, den Liegeplatz 14 im Hafen von Klaipeda, drehte im Hafen und trat bei schwerem Sturm ohne Lotsen trotz eindringlicher Warnung des Hafenkapitäns die Heimreise nach Rostock an. Das Schiff konnte auf den 900 Metern vom Liegeplatz bis zu den Molen nicht genügend Fahrt aufnehmen, erlitt eine Grundberührung und wurde gegen die Nordmole gedrückt, wo es am 25. September 1988 etwa acht Meter davor strandete und zerbrach.

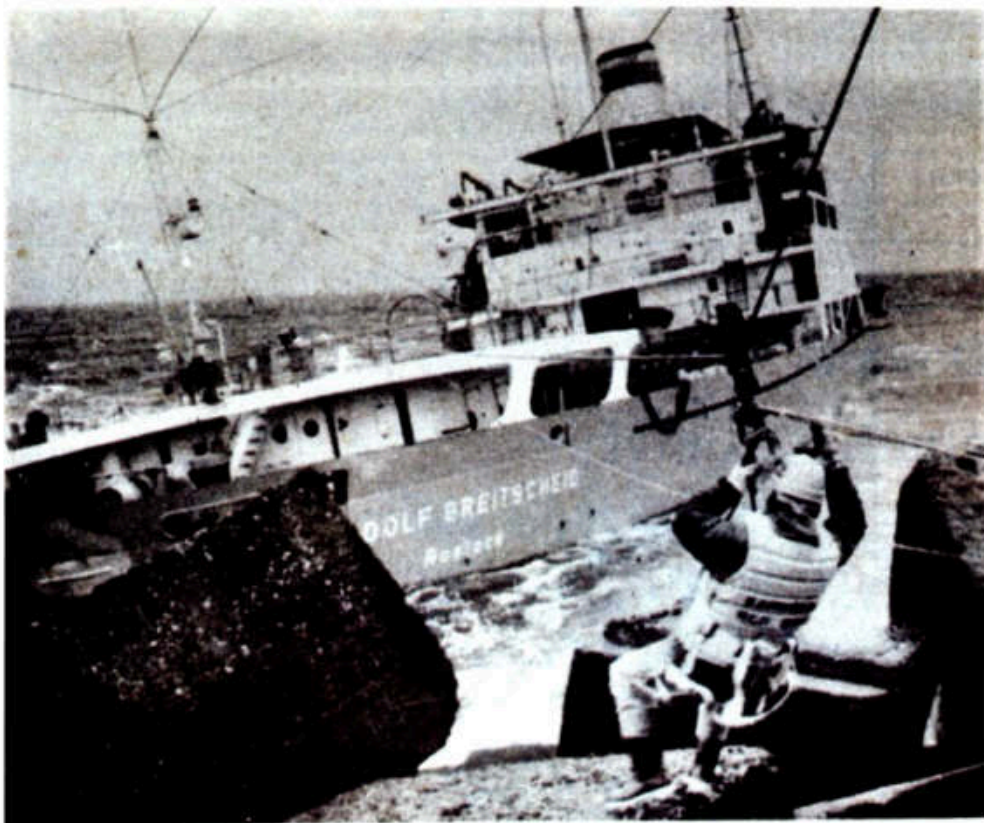
Warum Kapitän Hoffmann in dieser Situation die Reise ohne Einweisung der Nautischen und Technischen Offiziere angetreten hatte und die Manövereigenschaften der voll abgeladenen RUDOLF BREITSCHIED nicht beachtete, musste er in einer Verhandlung vor der Seekammer der DDR verantworten.

Bei der Beurteilung der Havarie ist jedoch auch zu beachten, dass in jenen Jahren die Hauptmaschinen von Schiffen der DSR-Spezialschiffahrt mit Teillast-Einspritzdüsen ausgerüstet worden waren und die Kapitäne der vier Metallfrachter angehalten wurden ihren Fahrplan einzuhalten, um die DDR-Stahlwerke kontinuierlich mit den von ihnen dringend benötigten Stahlhalbzeugen zu versorgen.

Die Besatzung des Schiffes konnte in einer ausgedehnten Aktion vollzählig gerettet werden. Das Vorschiff der RUDOLF BREITSCHIED wurde nach dem Löschen der Ladung am 20. Dezember 1988 zur Verschrottung nach dem finnischen Hamina geschleppt.

Entsprechend internationalem Seerecht musste die DSR bis zum Verkauf der Wrackreste einen berufenen Kapitän, ausgestattet mit weitreichenden Vollmachten, in Klaipeda stationieren. Akkreditiert war dieser Kapitän beim Hafenkapitän von Klaipeda, dem Oberbürgermeister der Stadt, bei den dortigen Schifffahrtsbehörden und beim Militärkommandanten. Wohnung und Büro dieses Kapitäns bildete die Direktoren-Suite im Hotel JURA der litauischen Staatsreederei. An Wochentagen gab es die Möglichkeit im Hausrestaurant dieser Reederei Mittag zu essen, das zwar reichhaltig und sicher gut war, aber nicht immer meinen Geschmack traf. Ansonsten musste ich mich selbst verpflegen, was mit Hilfe der anlaufenden DSR-Schiffe eigentlich gut funktionierte. Auch konnte ich in dieser Zeit des Zerfalls der UdSSR nach anfänglichen Schwierigkeiten Esswaren in den umliegenden Geschäften von den litauischen Verkäuferinnen erwerben, die offiziell kein Russisch und auch kaum Deutsch oder Englisch sprachen.

Zweimal täglich wurden Sichtkontrollen des Wracks von der bis Mitte Mai gesperrten Nordmole aus durchgeführt. Alle vierzehn Tage, meist mittwochs, setzten Fischer den Kapitän früh gegen 5 Uhr zum Wrack über und holten ihn etwa um 11 Uhr wieder ab. Allerdings musste



TARYBINĖ KLAIPĖDA ● 1989 birželio 4 ● 3 psl.

Fotoscann aus litauischer Zeitung

Saulius Jokužio nuotraukos

MS „R. Breitscheid“ vor Klaipeda bei Windböen der Stärke 10 auf Grund gelaufen – Alle Besatzungsmitglieder gerettet



Windböen der Stärke 10 peitschen die See vor der litauischen Küste, als die „Rudolf Breitscheid“ in der Nacht vom 24./25. 9. 1988 den Hafen von Klaipeda verläßt. Noch im Bereich der Mole passiert es: In der meterhohen Brandung setzt das mit Blechen und anderen Metallhalbzügen schwerbeladene Frachtschiff der Deutfracht/Seereederei auf Grund. Die ganze Nacht hindurch versuchen die 41 Mann der Besatzung fieberhaft, das Schiff wieder flottzumachen. Doch alle Bemühungen bleiben vergebens, zumal die hohen Wellen für zusätzliche Komplikationen sorgen. Bergungsschiffe kommen wegen der schweren See nicht nahe genug an den 10 000-Tonner heran, um ihn freizuschleppen.

Nach zehn Stunden erfolglosen Mühens entscheidet der Kapitän, die gesamte Besatzung bergen zu lassen. Zwei Hubschrauber, schon vorher in Bereitschaft versetzt, ziehen die erschöpften Seeleute in Körben nach oben und setzen sie auf dem 25 Kilometer von Klai-

peda entfernten Flugplatz ab, wo sie zunächst einmal versorgt werden.

Noch während die Rettungsarbeiten aus der Luft ablaufen, haben andere Besatzungsmitglieder, unterstützt durch Hilfskräfte von der Mole aus, einen provisorischen Steg zum sturmumbrausten Steinwall an der Hafeneinfahrt installiert. Gegen den heftigen Wind und die hochschlagende Brandung ankämpfend, erreichen schließlich 15 der Seeleute auf diesem Weg das Land. Die anderen 26 sind mit den Hubschraubern gerettet worden.

Experten aus der DDR sind inzwischen vor Ort und arbeiten gemeinsam mit ihren sowjetischen Kollegen an der Bergung des Frachters.

Es wurde mit dem Leichten der Ladung und des in den Tanks befindlichen Treibstoffs begonnen.

*

aus „Voll Voraus“ (10.10.1988)

ich mir immer etwas einfallen lassen, um die nachmittäglichen Einladungen zum Fischessen am Strand mit dem üblichen selbstgebrannten Wodka der Sorte SAMARGON umgehen zu können. Meine Gegenleistung bestand normalerweise in der Übergabe der bekannten



Tauschwaren von DSR-Seeleuten wie DDR-Zigaretten oder des berühmten WBS, welche die Fischer gern entgegennahmen.

Mitte Mai übernahmen die Litauer die Staatsführung und öffneten den Zugang zu den Molen. Allerdings bekamen dadurch ich und damit die DSR arge Schwierigkeiten, weil Kinder und Jugendliche plötzlich auf den durchrosteten Decks des Wracks herumliefen und alles Mög-

liche dort zerschlugen. Aufrufe in den Schulen oder über die lokalen Medien halfen wenig. Die etwa sieben bis acht Meter zwischen der Nordmole und dem Heck des Wracks überwinden die Bengels mit Hilfe selbstgebauter Wurfhaken leicht. Selbst junge Mädchen traf ich an Bord an. Zwei große Warnschilder in litauischer, russischer und englischer Sprache wurden ignoriert. Erst ein massiver Einsatz der neu geschaffenen Bürgerwehr in Zusammenarbeit mit der neuen Klaipedaer Polizei unter meiner Mitwirkung machte dem Spuk ein Ende. So wurden die folgenden Tage und Wochen für mich wieder etwas ruhiger.

Anfang Juni 1989 lud mich der neue litauische Oberbürgermeister ein, an einem ersten öffentlichen Spaziergang auf die Kurische Nehrung teilzunehmen. Bis dahin war die Nehrung militärisches Sperrgebiet, das nur Angehörige der sowjetischen Roten Armee betreten durften. Für die Bürger Klaipedas war es das erste Mal seit vielen Jahrzehnten, dass sie dieses Gebiet wieder betreten durften, was sie emotional in ihrer Freude zum Ausdruck brachten. Für mich war es eine schöne Exkursion in eine wunderbare Naturlandschaft mit vielen interessanten Persönlichkeiten und Gesprächen. Darüberhinaus konnte ich während meiner dortigen Anwesenheit neben schönen Tagen in Klaipeda auch solche in Palanga, Smiltynė (Sandkrug) oder in Silute (Heydekrug) verbringen.

Um den 25. Juni erreichte ein Schleppzug der Hamburger Abbruchfirma HARMS & Co. den Hafen von Klaipeda, und die im dortigen Fährhafen ansässige DSR-Vertretung organisierte in Absprache mit den angereisten Hamburger Chefs dieser Firma und mir die Übergabe des Wrackrestes der RUDOLF BREITSCHIED. Am 28. Juni 1989 um 14 Uhr wurde der Rest des MS RUDOLF BREITSCHIED an die Firma HARMS & Co. Hamburg verkauft.

Diese Zeremonie fand an Bord der auf dem Fluss Dane mitten in Klaipeda fest vertäuten Barkentine und seit 1971 als Restaurantschiff genutzten MERIDIANAS statt. An der Verkaufsverhandlung nahmen teil:

- Chef der Firma HARMS & Co., Hamburg
- Hafenkapitän von Klaipeda
- DDR-Vizekonsul Diedrichs mit Ehefrau,
- DSR-Vertretung Klaipeda,
- Stellvertretender Hafendirektor Klaipeda,
- Vertreter verschiedener Firmen, die für die BREITSCHIED Aufträge ausführten,
- Repräsentanten verschiedener Schifffahrtsbehörden sowie drei oder vier Dolmetscher.

Nach der Unterzeichnung aller notwendigen Dokumente lud ich alle anwesenden Repräsentanten und Gäste zu einem letzten Captain's Dinner des MS RUDOLF BREITSCHIED ein.

Mit dem Verkauf des Restes vom Wrack an die holländisch-bundesdeutsche Firma HARMS GmbH mit Hauptsitz in Hamburg am 28. Juni 1989 in Klaipeda war die DSR nicht mehr



verantwortlich für eventuelle Umweltschäden durch mögliche Ölhavarien oder andere Sachschäden. Ausdrücklich waren diese Dinge im Verkaufsprotokoll, das der Käufer, die DSR und auch die litauischen Schifffahrtsbehörden unterzeichneten, aufgeführt worden. Eigentlich sollte der Käufer auch die DSR-Schornsteinmarke des Wracks übermalen. Nur erledigte er das nicht, sodass noch viele Jahre das Blau-Rot-Blau der DSR den Schornstein zierte.

Am nächsten Tag musterte ich von der RUDOLF BREITSCHIED ab, nahm das Schiffssiegel und die Musterrolle des Schiffes an mich und fuhr mit dem Metallfrachter ERNST SCHNELLER am 30. Juni 1989, versehen mit vielen noch vorhandenen Materialien, nach Rostock.

Die abgeschlossene Musterrolle des Motorschiffes RUDOLF BREITSCHIED übergab ich dem Seefahrtsamt der DDR am 3. Juli 1989, und am gleichen Tage wurde das Schiffssiegel in der Nautischen Inspektion des Flottenbereiches Spezial- und Küstenschifffahrt in meinem Beisein vernichtet.

Im Sommer 1989 wurde eine erste Operation meiner Schilddrüse in einer Klinik des Rostocker Südstadtkrankenhauses durchgeführt und erst im November/Dezember 1989 erfolgte die endgültige Operation in der HNO-Klinik Rostock, weil der eigentliche Spezialist es vorgezogen hatte, seinen Wohnsitz von Rostock in die Bundesrepublik Deutschland „zu verlegen“.

(Anmerkung der Redaktion: In der Schweriner Volkszeitung vom Sonnabend, dem 14./15. Oktober 2006 wurde berichtet, dass 18 Jahre nach dem Aufgrundlaufen der RUDOLF BREITSCHIED mit der Bergung des Wrackrestes begonnen worden ist. Jahrelang waren die beiden achteren Laderäume über der Wasserlinie sichtbar gewesen. Die Bordwände wurden daraufhin abgebrannt. Im Winter 2005 brach das Heck des Schiffes komplett auseinander. Die Teile waren anschließend teils gehoben worden. Die holländische Reederei Bonn & Mees wurde dann mit der Hebung der einzelnen Sektionen des ehemaligen Metallfrachters beauftragt. Besonders schwierig stellte sich die Bergung der stark versandeten und bis zu 1200 Tonnen schweren Maschinensektion dar.)

Halbe-Halbe

Vor 25 Jahren schloss ich das Kapitel Seefahrt in meinem Berufsleben ab. Mit den Jahren sind die Erinnerungen an diese Zeit mehr und mehr aus dem Gedächtnis getilgt worden, sind verblichen, wurden verwaschen. Gleichwohl blieben wie bei allen Dabeigewesenen markante Ereignisse bis auf den heutigen Tag auf der „Festplatte“ gespeichert, die sich noch immer für die Niederschrift eines Gedächtnisprotokolls lohnen. So soll es denn sein.



Der Autor zur Äquatortaupe

Das Zeugnis als Rettungsschwimmer trug ich längst in der Tasche, als ich mich auf dem Motorschiff RHINSEE „freigeschwommen“ habe. Dafür brauchte es entgegen meiner Wünsche eine viel zu lange Zeit der Vorbereitungen. Ich wollte nie etwas anderes werden als Seemann, mich trieb das Fernweh. Leider wurde das stark ausgebremst. Mein Anlauf, bei der Deutschen Seereederei den Beruf eines Vollmatrosen der Handelsschiffahrt zu

ergreifen, scheiterte. Ich lernte noch in der 9. Klasse, als ich nach der Seetauglichkeitsuntersuchung in Berlin Schöneweide um meine Knick-, Spreiz- und Senkfüße wusste, um eine großbogige Skoliose (Wirbelsäulenverkrümmung) und die Kurzsichtigkeit des linken Auges. Mit Tränen in beiden Augen verließ ich diesen Schicksalsort, um noch die zwei letzten Stunden einer sogenannten Zivilverteidigungsausbildung, die in der 9. Klasse zur Pflicht gehörte, zu genießen. Heute weiß ich nicht mehr warum ich mir das nach diesem Desaster auch noch antat. Ich muss wohl unter einem totalen Blackout gelitten haben.

Eine pragmatische Frau aus der DSR-Kaderabteilung in Rostock konnte meine Enttäuschung verstehen oder nachvollziehen. Sie gab mir den Tipp einen maschinentechnischen Beruf zu erlernen, während der Armeezeit möglichst bei der Volksmarine zu dienen und es dann einfach nochmals zu versuchen, dann mit einer Bewerbung in Richtung Maschinenpersonal. Dort könnten auch Leute mit „Einschränkungen“ fahren. Na schönen Dank auch. Aber aus diesen Hinweisen wurde nun ein Plan für das weitere Vorgehen geschmiedet.

Nach meiner Ausbildung als Instandhaltungsmechaniker in VEB Elektrokohle Berlin Lichtenberg hieß es erst einmal drei Jahre Volksmarine. Die Musterung ergab, dass ich einen völlig gesunden Körper besaß, der durchaus in den Lage war, den Weltfrieden auf den Meeren zu schützen. Komisch, dafür reichte er trotz aller zuvor festgestellten Gebrechen.

Während meiner Dienstzeit bei der Volksmarine lernte ich viele Seeleute der DSR kennen. Deren Erzählungen haben meinen Wunsch zur See zu fahren nur noch bestärkt.

Mein zweiter Anlauf durch die Seetauglichkeitsuntersuchung zu kommen, war dann eher Routine. Ich wusste ja inzwischen worauf es ankam. Der alte Betriebsarzt im Fischkombinat Saßnitz empfing mich mit dem Satz: „Sie wollen also zu See fahren?“ Wenig später war ich tauglich.

Mein Herz hüpfte vor Freude. Im November 1986 absolvierte ich als Erstes die geforderten Lehrgänge zum Hebezeugführer, zum Feuerschutz- und Rettungsbootsmann. Die waren Grundvoraussetzung, um überhaupt an Bord eines der Schiffe der DSR aufsteigen zu dürfen.



MS RHINSEE löscht Eisenbahnwaggons in Ghana

Am 1. Januar 1987 musterte ich mit meinem maschinentechnischen Landberuf als Maschinenwärter auf MS RHINSEE an und lief mit dem Schiff an der Mole Warnemünde vorbei in die weite Welt hinaus. Geschafft!

Leider beschränkte sich meine gesamte Fahrenszeit auf mal gerade acht Jahre. In der ersten Zeit viel Westafrika. Nach Ghana brachten wir unter anderem die Eisenbahnwaggons aus Dessau, die auf beeindruckende Weise querschiffs verladen worden waren und mit bordeigenem Ladegeschrir bzw. Kränen direkt in die Schienen im Hafen abgesetzt wurden.

Nach Angola fuhren wir so manche grünen Container, deren Farbe vermuten ließ, was in ihnen transportiert wurde. Die riesigen vor sich hin faulenden Getreideberge in den Häfen Luanda oder Lobito haben mein Verständnis für das Kleben der Solidaritätsspendenmarken in meinem Gewerkschaftsausweis arg strapaziert. Überhaupt sah die Welt da draußen soviel anders aus als es uns in der kleinen Heimat DDR vermittelt worden war. Woran aber nicht zu rütteln war und das haben schon viele meiner ehemaligen Kollegen betont, das war der immer vorhandene Zusammenhalt an Bord. Zu meiner Zeit fuhren auf den Schiffen sogenannte „Komplexbrigaden“. Wo Not am Mann war, dort wurde zugelangt. Selbst Maschinenassistenten klopfen Rost an Deck oder ich hing auf See mit einer Pütz voller Labsal im stehenden Gut vom Kran, um den nächsten reibungslosen Hafeneinsatz mit zu sichern.

Das Feierabendbier achtern, gemeinsam mit Matrosen, Assis und Offizieren der Nautik und Technik, gehörte ebenso zum guten Ton wie das Reinknien in die Arbeit im Tagestörn.

Und wenn dann bei einem Bootsmanöver das Brotschiff immer kleiner am Horizont wurde, die Sonnenstrahlen sich viele Meter tief im Wasser des endlosen Ozeans brachen, bekam ich eine Ahnung davon wie sehr wir aufeinander angewiesen waren und wie bedeutungslos unser Handeln in diesem ganzen Weltgeschehen war.

Auf einer dieser Reisen nach Westafrika, ich fuhr noch als Maschinenwart, ging ich im Hafen von Sekondi Takoradi/Ghana mit einem Lehrling und einem Decksmann zusammen an den Strand, nicht weit weg vom Liegeplatz entfernt, um zu baden. Wir hatten uns in der Vergangenheit immer gewundert, warum die Besatzungen der sowjetischen Schiffe nur



Kompressorenwartung auf MS RHINSEE

mit Badehose und Handtuch loszogen. Wir wollten nicht so halb nackt durch die Gegend laufen und gingen ordnungsgemäß gekleidet durchs Hafentor Richtung Strand. Na ja, keine halbe Stunde später wurden wir belehrt, was wir falsch gemacht hatten. Wir tobten im Wasser, die Klamotten ordentlich auf einen Haufen gelegt, als ein paar einheimische Jugendliche von der kleinen Steilküste sprangen, sich unsere Sachen schnappten und mit ihnen davonliefen. Der Lehrling wollte noch retten was zu retten war, doch das Messer vor seinem Gesicht überzeugte ihn, es lieber nicht darauf ankommen zu lassen. Und so zogen wir, nur mit der Badehose bekleidet und barfuß, den Spott der Kollegen schon sicher, heimlich durch einen Nebeneingang zurück in den Hafen. Der Gangwayposten hatte natürlich seine Freude an unserem Anblick und wir mussten ein paar Tage lang den Spott der Besatzung ertragen. Aber die Staatliche Versicherung der DDR übernahm die Kosten und wir waren mit einem blauen Auge davongekommen.

So ganz nebenbei erwähnt, auf dem MS RHINSEE lernte ich auch den einzigen I. Technischen Offizier der DSR kennen und „schätzen“, dessen cholerische Ausbrüche man neben der laufenden Hauptmaschine selbst mit Gehörschutz deutlich verstehen konnte. Einmalig! Im Rahmen der Erwachsenenqualifizierung hatte ich irgendwann meine Qualifikation zum Maschinenassistenten in der Tasche und verdiente nun 50 Mark mehr, nämlich 675 Mark Grundheuer brutto. Weiter gingen die Reisen. Jetzt unter wechselnden Besatzungen, weil



MS RHINSEE



Nach dem Feuerlöschmanöver, MS AKEN (1989)

ich das Angebot in die Stammbesatzung der RHINSEE aufgenommen zu werden aus-schlug. Ich wollte einfach mehr sehen und mich nicht nur auf einen Flottenbereich festlegen. Mein I. TO prophezeite mir daraufhin ein häufiges Wiedersehen im Hafen als Springer. Denkste!

Auch mit den neuen Kollegen, die ich nun kennenlernte, war gut Kirschen essen und es gab immer einen Grund etwas zu feiern, wenn ich da nur an die vielgerühmte, vielberüchtigte Äquatortaufe denke.

Nach einem Urlaub ging es mit der INTERFLUG nach Larnaka, um im Feederdienst mit dem MS BERGEN Ladung zu den Häfen im Mittelmeer zu bringen. Einige Zeit später flog ich mit den Kollegen der Ablöserbesatzung über Singapur nach Colombo. Im Indischen Ozean pendelte das MS AKEN über etwa drei Monate mit unserer Besatzung zwischen Bangladesch, Pakistan, Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Im Golf von Oman verursachte die

Anwesenheit von Treibminen immer etwas Aufregung. Aber alles ging gut und schließlich traten wir unversehrt von Dubai aus den Heimflug nach Schönefeld an.

Auf meiner letzten „Großen Fahrt“ nach Mittelamerika mit dem MS CRIMMITSCHAU, in deren Verlauf ich das Glück besaß, den Karneval in Rio de Janeiro live zu erleben, hatten wir bereits für die Rückreise über Westeuropa Baumwolle geladen und waren voller Hoffnung, zu Weihnachten in der Heimat bei den Familien zu sein. Die Hoffnungen auf eine baldige Heimkehr waren umso ausgeprägter, weil wir Rostock im Oktober 1989 verlassen hatten. Sämtliche Nachrichten über die Demos in Leipzig und in anderen Städten, den Fall der Mauer am 9. November und alle möglichen dadurch entstandenen Gerüchte konnten wir nur über die Nachrichten verfolgen, die der Fernschreiber des Funkers mitten in der Karibik ausspuckte. Diese Blätter, in der Messe ausgelegt, waren noch nie so begehrt, aber leider durch die teilweise schlechte Funkverbindung oft im Inhalt bruchstückhaft. Vieles mussten wir uns zusammenreimen, voller Sorge um das, was da so weit weg wirklich passiert. Endlich gingen wir Mitte Dezember auf Heimreise, nachdem Regen das Laden der Baumwolle immer wieder unterbrochen hatte. Ob wir bereits ein oder zwei Tage unterwegs waren, das weiß ich nicht mehr so genau, als an einem gemütlichen Abend die Besatzung durch einen Feueralarm aufgeschreckt wurde. Der war echt und kein Stellmanöver! Brand in der Luke, nahe des Maschinenraumes. Laut Schiffsrolle bekam nun jeder sein Tun, Lüfter mit Persennings abdecken, Luckendeckel mit Seewasser kühlen, CO₂-Flaschen klar machen und die Anwesenheit aller Besatzungsmitglieder kontrollieren.

Und plötzlich war ein Mann überzählig an Bord! Ein Überschmuggler hatte sich während der Ladearbeiten versteckt. Der wollte seinen ebenfalls an Bord vermuteten Kumpel suchen und brauchte dafür mittels einer Kerze etwas Licht. Als das soweit klar war und auch festgestellt werden konnte, dass es keinen weiteren blinden Passagier an Bord gab, wurden das CO₂ der Flaschen in die Laderäume geblasen. Ohne ausreichende Flaschenfüllung durften wir nun nicht mehr über den großen Teich fahren. Wir liefen zurück zum nächsten Hafen, nach Santo Domingo. Dort wartete schon die Hafenfeuerwehr und löschte den noch schwelenden



Luke mit verbrannter Baumwolle

Brand nach dem Öffnen der Luken. Bis auf die durch das Feuer verlustig gegangene Ladung war das Glück auf unserer Seite gewesen. Was aus dem jungen Mann geworden ist, der uns das eingebrockt hatte, möchte ich lieber nicht wissen.

Das Warten auf die neu befüllten CO₂-Flaschen zog sich Tage hin. Irgendwann hatten wir das benötigte Minimum an vollen Flaschen und wir brachen erneut Richtung Heimat auf. Am 8. Januar 1990 liefen wir in Rostock ein. Und nichts war mehr so, wie es beim Auslaufen gewesen war.

Für mich begann nun eine Zeit auf den Eisenbahngüterfährern GREIFSWALD und MUKRAN. Während der ersten Monate fuhren wir die abziehenden russischen Streitkräfte nach Klaipeda, auch Touristen, und später dann immer mehr LKWs mit ihren Aufliegern.

Im Seefahrtbuch (ohne S in der Mitte im Gegensatz zu vorher) der Bundesrepublik Deutschland war ich nun als Facharbeiter Maschine gemustert. Seefahrt war das nur noch im weitesten Sinne. Fester Fahrplan und Route, 12 Stunden Arbeitszeit, Wachdienst 6/6 oder Tagestörn mit dem Laschen der Ladung an Deck. 14 Tage Arbeit, 14 Tage Urlaub. Später dann Kurzarbeit, festgebunden im Hafen von Mukran, sporadisches Fahren nach Klaipeda, der Verkauf an F. Laeisz und nach und nach das Beschäftigen von osteuropäischem Personal im Wirtschafts- und Maschinenbereich.

Eine unangenehme Erinnerung an diese Zeit ist der Untergang der JAN HEWELIUSZ im Januar 1993. Die Nachricht über die vielen Ertrunkenen in der Pommerschen Bucht bedrückte uns sehr. Wir liefen in Richtung Klaipeda, befanden uns zu weit weg, um helfen zu können, und konnten wegen des Sturmes auf der Ostsee die Hafeneinfahrt von Klaipeda nicht passieren. Wir mussten vor dem Loch abwettern. Das Kommando „Klar zu Wende“ wurde erteilt. Dem war eine allgemeine Unruhe vorausgegangen. Alles wurde auf korrekte Laschung überprüft. Die Waggonen und LKWs wurden zusätzlich gesichert, in den Kammern alles verkeilt, in der Maschine alles sicher verzurrt und das Manöver erfolgte. Ich hatte Tagesstörn und stand an Deck. Es krachte mächtig am Höhepunkt der Wende, die Krängung, den Horizont mit dem Deck verglichen, betrug fast 45 Grad. Bis auf einige wenige fliegende leere

Blechbüchsen blieb es an Deck recht ruhig. Nur in der Wirtschaft und in so mancher Kammer sah es verheerend aus.

Am 28. September 1994 sank dann auch noch die RoPax-Ostseefähre ESTONIA auf ihrem Weg von Tallin nach Stockholm vor der finnischen Insel Uto mit 852 Toten. Das schwerste Schiffsunglück in der europäischen Nachkriegsgeschichte. Mir wurde immer klarer, dass es Zeit war zu gehen.

An Bord hieß es zum Ende hin nur noch Farbe malen, Reinschiff, Langeweile, 12 Stunden im Tagestörn. Zurück blieb das Gefühl, überflüssig zu sein. Selbst den Wachdienst hatten schon die ausländischen Kollegen übernommen. Wir wurden abgewickelt.

Und somit endete meine Fahrnszeit im November 1994, nachdem ich im November 1986 einst den Arbeitsvertrag mit der DSR unterschrieben hatte. Also habe ich die Seefahrt zu gleichen Teilen im Sozialismus wie im Kapitalismus kennengelernt, halbe-halbe eben.

Zum Ende muss ich jenen widersprechen, die meinen, was soll schon ein Seemann an Land mit sich und der Welt anfangen. Wir können uns behaupten, mehr und besser als so manch anderer. Es blieb uns einst nichts anderes übrig, weit weg von den heimatlichen Werkstätten. Das Einstellen auf neue Situationen, das beherrschten wir. Flexibel sein, improvisieren, neue Ufer suchen, nach vorne schauen. Nicht auf den Wind oder eine göttliche Eingebung warten, das Ruder selbst in die Hand nehmen, mit Kollegen an Bord, auf die man sich immer verlassen konnte.

Ich für meinen Teil musste nach meinem Weggang von der Seefahrt einen dritten Beruf erlernen. Das Leben ging weiter.

Immer wieder stehe ich gerne an der Küste und blicke hinaus auf die See, lasse mir den Wind um die Ohren pfeifen und denke zurück an die Zeit, als tolle Menschen und unvergessliche Erlebnisse mein Leben bereicherten. Ja, es stimmt, damals ereignete sich auch weniger Schönes. Aber wer will davon heute noch etwas wissen, wenn er nicht direkt betroffen war? Der Mensch verklärt nur zu gerne die Vergangenheit. Empfinde ich Wehmut bei dem Gedanken an meine Seefahrtszeit? Ein wenig. Doch wenn ich dann am Horizont ein Schiff vorüberziehen sehe, mag ich heute dort nicht mehr an Bord sein, denn die Seefahrt, die uns prägte, ist für immer Geschichte.

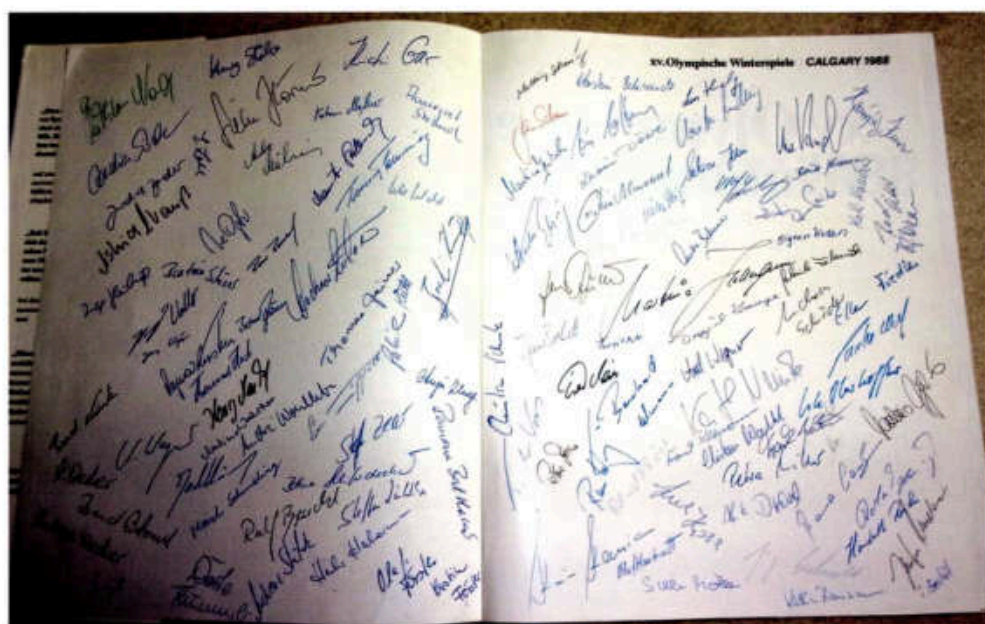
Günter Glaß

Olympioniken auf Kreuzfahrt

Da unser Arbeiter-und-Bauern-Staat nun schon einige Jährchen die Warnow hinunter geschippert und somit die Verjährungsfrist verstrichen ist, kann an dieser Stelle einmal über die erfolgreichen Olympioniken unserer verflossenen Republik während ihrer Auszeichnungsreise 1988 auf dem MS ARKONA berichtet werden.

1988 fanden die Olympischen Winterspiele in Calgary (Kanada) sowie die Olympischen Sommerspiele in Seoul (Süd-Korea) statt, die beide wieder sehr erfolgreich für die DDR endeten. Im Medaillenspiegel der Winterolympiade belegte die DDR mit 9 Gold-, 10 Silber- und 6 Bronze-Medaillen den zweiten Platz hinter den USA (11/9/9). Bei den Sommerspielen belegte unsere Mannschaft ebenfalls den zweiten Platz mit 37 Gold-, 35 Silber- und 30 Bronze-Medaillen hinter der UdSSR (55/31/46) und noch vor den USA (36/31/27).

Die Medaillengewinner und ihre Trainer sowie natürlich die Funktionäre erhielten als Auszeichnung eine Reise auf der ARKONA geschenkt.



Da nicht alle Ausgezeichneten gemeinsam an Bord aufgenommen werden konnten, wurde die Reise zweigeteilt. Die ersten Sportler und Funktionäre stiegen am 13. Oktober 1988 (Tag der Seeverkehrswirtschaft) in Warnemünde auf. Diese Teilreise führte dann über Limassol (24. Oktober) nach Tunis (La Goulette). Ankunft hier der 28. Oktober 1988. In La Goulette erfolgte der Austausch der Olympioniken und die Reise ging weiter über Limassol (4. November) nach Varna. Ankunft in diesem bulgarischen Hafen am 9. November 1988. So konnte sich der erste Teil der Reisenden 5321 Seemeilen und der zweite Teil 2142 Seemeilen in ihrem Bordbuch bestätigen lassen.

Die etwas Älteren unter uns werden sich bestimmt noch an einige bekannte Namen erinnern, wie z. B. Henry Maske (Olympiasieger im Boxen), Jan Schur, Uwe Ampler und Olaf Ludwig (Olympiasieger Rad), Ulf Timmermann (Olympiasieger Kugelstoßen), Jürgen Schult

(Olympiasieger Diskuswerfen), Christian Schenk (Olympiasieger Zehnkampf), Heike Drechsler (Medaillengewinnerin 100 m und Weitsprung), Kristin Otto (fünfmal Gold Schwimmen), Wolfgang Hoppe (Medaillengewinner Bob), Frank-Peter Roetsch (Olympiasieger Biathlon), Christa Rothenburger (Olympiasiegerin Eisschnelllauf), Jens Müller (Olympiasieger Rodel) u.v.a. Die verheirateten Sportler durften ihre Ehefrauen mitnehmen, die Freundinnen mussten zu Hause bleiben. Das kannten die Seeleute auch in der Form. So hat wohl noch mancher Sportler seine Freundin schnell gehehlicht.

„Pech“ hatten die Bob-Sportler, die trainieren mussten, da schon der nächste Wettkampf in Übersee anstand. Die vielleicht bekanntesten Sportler, Katarina Witt (Olympiasiegerin Eiskunstlauf) und Jens Weißflog (leider keine Medaille), befanden sich nicht mit an Bord.

Die Funktionäre hingegen durften nicht fehlen, wie zum Beispiel Manfred von Brauchitsch (Präsident der Gesellschaft zur Förderung des olympischen Gedankens in der DDR), Manfred Ewald (Vorsitzender des NOK der DDR), Thomas Köhler (ehemaliger Rennrodler).

Manfred von Brauchitsch schrieb im Begleitwort zum Bildband über die Winterspiele in Calgary: „Mit diesem Buch legen wir das Kollektivwerk unserer in Calgary tätigen Journalisten vor, Augenzeugen der dramatischen Stunden, in denen Frank-Peter Roetsch seine beiden Goldmedaillen gewann, Katarina Witt in ihrem Duell mit Debi Thomas triumphierte, Wolfgang Hoppe seine beiden Silbermedaillen auf der Kunsteisbahn eroberte.“ In dem heute in meinem Besitz befindlichen Exemplar haben sich die mitreisenden Sportler mit Autogramm verewigt.

Es wurde eine interessante Reise – in vielerlei Hinsicht. Wir Seeleute als sehr sportbegeisterte Mitbürger freuten uns auf diese Fahrt, da wir darauf hofften, mit den Sportlern einmal in persönlichen Kontakt zu kommen, sie kennenzulernen und mehr als aus der Zeitung über sie zu erfahren.

Wie sich herausstellte, gehörten die meisten von ihnen zu den ganz normalen Menschen, freundlich und aufgeschlossen, die sich auf dieser Reise mal so richtig entspannen wollten. Bei „offiziellen Veranstaltungen“ wurde über den Sport in der DDR berichtet – wie man das halt schon kannte.

Für uns war der persönliche Kontakt interessanter, der auf vielfältige Weise zustande kam. Das Sportdeck wurde den ganzen Tag belegt, da wohl doch etwas trainiert werden musste und natürlich den ganzen Tag nichts tun für niemanden in Frage kam.

Wir als Besatzung spielten meistens jeden Abend Volleyball. So ergab es sich, dass wir gegen unterschiedliche Mannschaften, die sich aus den Sportlern zusammensetzten, spielen konnten. Dabei erlebten wir, wie sich das Training für ihre spezielle Sportart bei den verschiedenen Athleten auf ihre Fitness auswirkte. Am beweglichsten erschienen uns die Biathleten und die Turner – relativ klein für die Sportart Volleyball, aber sprungtechnisch extrem gut und sehr gewandt. Kompliziert gestalteten sich Spiele gegen die Ruderer mit ihren über zwei Meter Körpergröße. Sie mussten nicht viel tun, um unsere Schmetterschläge zu blocken. Sie standen da und hoben die Arme – schwer eine solche Wand zu überspielen.

Dann einigten wir uns mit den Verantwortlichen, ein „offizielles“ Spiel gegen die Olympioniken auszutragen. Wie es halt so kommt im Leben, dieses Spiel gewann die Mannschaft des Schiffes. Wir fühlten uns natürlich mit den besonderen Gegebenheiten auf dem kleinen Sportdeck besser vertraut und besaßen somit einen nicht zu unterschätzenden Vorteil.

Die Olympioniken sahen in der Niederlage kein Problem, aber die Funktionäre betrachteten die Schlappe aus irgendwelchen unbegreiflichen Gründen etwas anders, und somit war das Spielen gegen die Besatzung nicht mehr erwünscht. Das erfuhren wir später mal bei einem Gin Tonic. Gleichwohl hielt sich niemand an diese Vorgabe. Wenn sich die Gelegenheit ergab, spielten wir gemeinsam Volleyball, aber es wurde kein weiteres „offizielles“ Spiel mehr ausgetragen.

Für jedermann von Interesse entwickelten sich einige spezielle Wettkämpfe, die natürlich von den Funktionären abgesichert werden mussten. So organisierten wir einen Schau-Boxkampf zwischen Olympiasieger Henry Maske und einem Koch aus der Besatzung, der alle Zuschauer begeisterte. Die Turnerinnen führten auf dem Sportdeck eine Art Show-Tanz vor. Bei dieser Gelegenheit konnten wir ihre Beweglichkeit und Eleganz besonders bewundern. Die Sportler konnten sich natürlich im Passagierbereich des Schiffes frei bewegen. So erfuhren wir in Gesprächen viel über ihr Leben, über das Training und die damit verbundenen Einschränkungen bezüglich der Freizeitgestaltung.

Der Crew-Bereich auf einem Kreuzfahrtschiff heißt Crew-Bereich, weil er den Besatzungsmitgliedern vorbehalten und für die Passagiere, in diesem Falle auch für die Sportler, tabu ist. Einige aus ihrer Zunft fühlten sich aber in der Crew-Bar richtig wohl, was allen Anwesenden sehr angenehm war. So sind vermutlich auch einige zwischenmenschliche Beziehungen zum Wohle unserer Republik vertieft worden. Für den Genuss von Alkohol existierten während dieser Tage keine Beschränkungen, und damit wurden am Abend die Gespräche etwas offener und man erfuhr so manches, was nicht in die Öffentlichkeit gelangen sollte, aber eigentlich jeder wusste.

Es geschahen auch sogenannte „Vorfälle“, über die natürlich offiziell nicht gesprochen werden durfte. So hatte einmal ein Sportler sein T-Shirt über eine Tischlampe (die gab es damals noch an Bord) zum Trocknen gehängt. In der Nacht sprang dann der Feuermelder an. Wir rückten aus und hatten die Rauchentwicklung schnell im Griff. Das eigentliche „Problem“ bestand darin, dass die betroffenen Kammerbewohner zur Nachtruhe nicht aufgefunden werden konnten. Deshalb musste eine Suche entsprechend dem Plan für Notfälle eingeleitet werden, das heißt Durchsuchung aller Kammern und Decksbereiche.

Wir fanden die „Vermissten“ selbstverständlich. Die dabei entstandenen Schwierigkeiten ergaben sich daraus, dass viele Sportler nicht in ihrer eigenen Kammer übernachteten. Wir stellten naturgemäß keine Nachforschungen über das Warum an, konnten die Gründe aber gut nachvollziehen. Also befanden sich im Ergebnis der Kontrolle alle Sportler noch wohlbehalten an Bord und die Aufregungen der Nacht hätten vergessen werden können, wenn es nicht einige „Auswertungen und Gespräche“ gegeben hätte, und somit durfte das „Fremdschlafen“ nicht weiter kommuniziert werden.

Im westlichen Ausland (Limassol und Tunis) erhielten die Sportler natürlich auch Landgang. Ihnen ging es dabei allerdings nicht besser als uns. Sie trafen sich zum Gruppenlandgang im Foyer und dann marschierten sie los. In dieser Zusammensetzung mussten die Gruppen dann auch wieder gemeinsam an Bord zurückkommen. Viele trugen beim Abmarsch ein Schmunzeln auf den Lippen, sie kannten dieses Prozedere vermutlich schon von ihren Auslandswettkämpfen her.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Sportlerreise für alle Beteiligten sehr angenehm gewesen ist. Der Seemann kam mit den Sportlern auch mal inoffiziell ins Gespräch und erfuhr viel über ihr Leben und ihr Training und somit auch einiges, was sonst nicht in der Zeitung stand. Die meisten lernten wir als Menschen kennen, die mit beiden Beinen fest im Leben standen, ohne wegen ihrer Erfolge und der damit einhergehenden Popularität abgehoben zu sein.

Die bestehenden Regeln mussten sie wie wir auch in Kauf nehmen und damit leben, wenn sie weiter erfolgreich sein und wir weiter zur See fahren wollten.

Bordstempel des Passagier-Motorschiffes ARKONA

Das Kreuzfahrtschiff ARKONA, ex ASTOR, vormaliges Traumschiff des ZDF, wurde am 29. August 1985 in Hamburg von South African Marine Corp. Ltd., Kapstadt, via Deutsche Westafrika-Linie an VEB Deutfracht/Seereederei, Rostock, übergeben. Das Schiff war für weltweite Kreuzfahrten konzipiert worden und entsprach dem neuesten Stand in Schiffssicherheit und Luxus, in Dienst gestellt für die Beförderung von Passagieren des FDGB-Feriedienstes und als Devisenbringer für die Vercharterung an westliche Reiseunternehmen.

Die meisten gestempelten Botschaften aus der Ferne zeugen von Traumreisen, die DDR-Bürgern verwehrt blieben und die erst im neuen Jahrtausend an Bord der AIDA-Enkel nachgeholt werden konnten.

Die Sammlung wurde zusammengetragen von ARKONA-Fahrer Holger Hess und zur Verwendung in den BORDGESCHICHTEN überlassen durch Dr. Wolfgang Steusloff.



**HÖHEPUNKTE
DER OSTSEE**



MS ARKONA 06.06.-17.06.1988

Schwarzmeer-Kreuzfahrt
7.-21.5.1987




MS ARKONA

VENEDIG - BARONKE
FIRAEUS - JALTA
DETUA - VERA
STEW - KOWALLON
FALING - CIVITAVECCHIA
GENUA

MS ARKONA



**MITTELMEER-
SCHWARZMEER-
RUNDREISE**
27.10.-09.11.88



**REISE DURCH
NORWEGENS FJORDE**
MS ARKONA 02.08.-13.08.1988

**»Arkona«
MITTELMEER
KREUZFAHRT**
25.4.-7.5.87




GENUA - PESSINE
SYRACUS - FIRAEUS
TILOR - KISADESI
KATAKOLON - SPLETT
VENEDIG




MS ARKONA



MS ARKONA

REISEFAHRT ISLAND - SCHWEDEN



PERLEN DER OSTSEE
MS ARKONA 14.08.-23.08.1988

RUND UM WESTEUROPA
21.5.-2.6.87



MS ARKONA

GENUA - ST. TROPEZ - BARCELONA - BRISA
VALAGA - LAZER - LISSABON - VIGO -
LA CORUNA - ST. PAUL - LUDWIGEN

**SCHWARZMEER
RUNDREISE**



MS ARKONA 10.11.-19.11.88

**MS ARKONA
SONNIGES
CUBA 1988 / '89**




MS ARKONA
Höhepunkte der Ostsee



MITTELMEER RUNDREISE
MS ARKONA 13. 10. - 27. 10.1988

**FRÜHLING
AUF DEN
ATLANTISCHEN
INSELN**
MS ARKONA



30.04.-14.05.1988

**DIE GROSSEN
OSTSEE
METROPOLLEN
MS ARKONA**



17.7.-29.07.88

**WINTERLICHE
OSTSEE**



MS ARKONA
08.12.-12.12.1988

**PERLEN
DER OSTSEE**



MS ARKONA
29.09.-10.10.88

**MS ARKONA
Osterkreuzfahrt**



HAMBURG - LONDON -
ST. PAULI - LA CORUNA -
VIGO - LISSABON -
TANGER - MADRAGA -
PALMA DE MAYORCA -
GENUA

11.-25.4.1987

**PERLEN DER OSTSEE
MS ARKONA 25.08.-05.09.88**




MS ARKONA



Sonniger Atlantik



Susis kurze Reise

Geschichten über Erlebnisse mit Tieren an Bord gehörten schon immer zum zünftigen Seemannsgarn. Diese hier ist nun schon über 50 Jahre her, sie ist nur kurz und hat auch kein „happy end“, aber ich glaube, sie sollte trotzdem aufgeschrieben werden.

Sie ereignete sich im Jahre 1959 auf meiner letzten Reise als Matrosenlehrling an Bord von MS FREUNDSCHAFT.

Das Schiff hatte, nach langer Überfahrt mit einer Ladung Kali und Stückgut am Donnerstag, den 14. Mai 1959, die VR China erreicht und begann im Hafen von Sinkang zu löschen und gleichzeitig Ladung für die Rückreise nach Wismar an Bord zu nehmen.

Unter der ausgehenden Ladung befanden sich in Luke 5 auch zwei Kleinbusse, die für die Vertretung der DDR in Peking vorgesehen waren. Beide Fahrzeuge wurden noch am Vormittag ohne einen Kratzer an Land gesetzt und auf der Pier übergeben.

Eine Überraschung gab es doch, die Besatzung durfte in den nächsten Tagen die Busse einweihen und in zwei Gruppen Peking und die Botschaft besuchen. Für uns wurde es eine eindrucksvolle Fahrt. Die Landschaft und die historischen Bauten in und um Peking waren überwältigend. Nach der Stadtrundfahrt und einem ausgiebigen chinesischen Essen machten wir im Garten der Vertretung die Bekanntschaft einer jungen Affen-Dame namens „Susi“. Sie wohnte dort in einem geräumigen Käfig und beeindruckte uns mit ihrer ausgesprochenen Kontaktfreudigkeit und Neugier.

Ich kann mich nicht mehr erinnern, wer die Idee hatte, aber kurz danach wurde bekannt: „Susi kommt mit uns an Bord nach Hause, um ihre Karriere in einem Tiergarten fortzuführen.“ Bald darauf bezog sie ihr neues Quartier im Achterschiff des MS FREUNDSCHAFT und wir setzten unsere Reise nach Shanghai fort.

Bald schon war Susi der Liebling der ganzen Besatzung. Wir Lehrlinge hatten unsere Kammern ebenfalls im Achterschiff und kümmerten uns abwechselnd um Susi, die alles vertrug nur kein Alleinsein oder Langeweile. Zunächst noch etwas eingeschüchtert taute sie aber bald wieder auf, vor allem wenn sie vertraute Gesichter sah. Aber ein Ritual musste immer sein. Wer neu in den Raum kam, dessen Haar wurde einer genauen Inspektion unterzogen. Wir merkten aber bald, der Umgang mit einem erwachsenen Affen kann auch eine ziemlich anspruchsvolle Beschäftigung sein. Doch Susi versöhnte uns trotz aller Streiche immer wieder und kam reumütig zurück um ihre Lieblingsspeise, Erdnüsse, als Belohnung entgegen zu nehmen.

Inzwischen hatten wir die Heimreise angetreten und es wurde immer wärmer, wir zogen wieder aus unseren Kammern zum Schlafen an Deck. Susi kam dann morgens regelmäßig zum Wecken mit ihrem Betreuer, um durch ganz vorsichtiges Zupfen an den Augenlidern zu prüfen, ob wir noch schlafen oder nur so tun.

Besonders gern sammelte sie kleine Gegenstände, die ihr begehrenswert erschienen, in den Backentaschen. Nur durch massive Bestechung mit Erdnüssen konnte man diese dann Stück für Stück wieder ans Tageslicht fördern.

Die Tage der Rückreise vergingen wie im Fluge, als uns das Schicksal plötzlich einen argen Schlag versetzte. Eines Tages, Susi hatte noch eben munter mit uns gespielt und dann den Tagestörn bei der Arbeit beobachtet, lag sie plötzlich still auf ihrer Matte und atmete nur noch schwer. Unser Doc tat wirklich alles, um dem kleinen Tier zu helfen, aber am frühen Abend verstarb es. Keiner konnte sich die Ursachen für das plötzliche Ableben erklären. Am Ausgang der Singapurstraße erhielt sie ein ordentliches Seemannsbegräbnis.

In den Erinnerungen der damaligen Besatzung aber hat Susi wohl bis heute noch ihren Platz.

Eine Panama-Kanal-Passage

Endlich, endlich im Sommer des Jahres 1975 konnte ich auf einem der so sehr begehrten „Weißen Schwäne der Ostsee“ anheuern. So einfach ging es nicht, auf einem „Schwan“ anzumustern. Die Leute, die dort zur Besatzung gehörten, wollten um nichts in der Welt auf einem anderen Schiff fahren, sodass die vakanten Plätze wirklich dünn gesät waren. Erst mussten Krankheit oder andere zwingende Notwendigkeiten eintreten, um eine Chance zu bekommen, diesem „Klub der Besseren“ beitreten zu dürfen. Natürlich sollte sich der Bewerbende tunlichst auch gerade im Urlaub befinden und willig sein, diesen sofort abzubrechen, wenn's verlangt werden würde. Diese Chance war nun gekommen.

Motorschiff FRITZ REUTER hieß der Dampfer, auf dem ich so hoffnungsvoll antrat, umso mehr, weil es als erstes nach Lissabon in die Werft gehen sollte. Nicht irgendeine Werft, nicht irgendwo in Rijeka oder Gdansk, nicht nach Wismar oder Warnemünde, sondern nach Lissabon. Westliches Ausland mit allen Vorzügen, die der DSR-Seemann zu schätzen wusste. Die Anschlussreise an die Werftzeit führte nach Ecuador. Das erste Mal in meinem bisherigen kurzen Seemannsleben durch den Panamakanal! Ich war total angefixt. Dieses Fahrtgebiet gehörte mir! So zauberhaft, so herrlich und durch und durch wunderwunderschön! Ich war sogleich geplättet von der exotischen Landschaft und dem Kanal. Dies zu erleben hätte ich mir nie träumen lassen. Das satte Grün des Dschungels im Kontrast zum bräunlichen Kanalwasser, die vielen Inselchen, manchmal nur Lehmhügel mit ausgefranstem Ministeilufer. Ich wusste gar nicht, wohin ich zuerst schauen sollte.

Und es wurde noch viel schöner, nun gut, interessanter wäre das bessere Wort dafür: Die Schleusen! Eine Wunderwelt an Größe und Technik. Mit denen kamen die Kleinmachnower Schleusen nicht mit. Auch wenn vor dem Krieg am Teltowkanal ebenfalls mit Loks getreidelt wurde. Vereinzelt lassen sich noch heute Stücke der alten Schienenstränge entdecken.

Das hier war gigantisch und höchst interessant. Die schweren Lokomotiven krochen auf steil ansteigenden Rampen mittels Zahnschienen zur nächsten Schleuse hoch, dabei uns im Schlepp. Vier Lokomotiven hielten uns in der Schleusenmitte und stoppten unsere



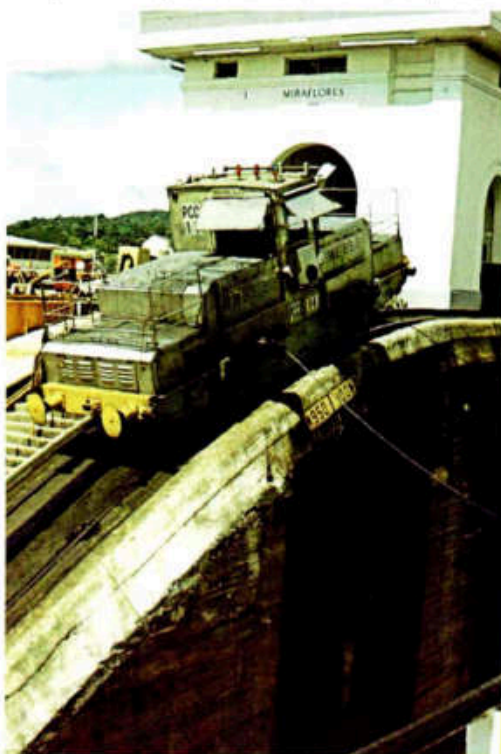
Schleuseneinfahrt



Bewegung, wenn wir richtig positioniert waren und auf den nächsten Schleusenvorgang warteten. Mit je zwei starken Drähten wurden sie auf unseren Manöverstationen festgemacht. Für das Handling der Drähte kletterte vor den Schleusen eine Mooring-Gang an Bord. Sie hatten ihren eigenen Bootsmann dabei. Vom Schiff waren nur ein Matrose und ein Offizier zu stellen, welche die Winden bedienten. Das ließ sich nicht als Arbeit bezeichnen,

das fühlte sich an wie Urlaub mit Beschäftigung. Zwischen den einzelnen Schleusen, drei davon gab es, unmittelbar hintereinander angeordnet, um dann auf dem oberen Level den Kanal zu durchfahren, boten die Leute der Mooring-Gang handgefertigte Hängematten, Sonnenbrillen und ähnlichen Tand an, den man sich für ein paar Dollars erchinnen konnte. Wenn man denn welche gehabt hätte.

Solcher Tauschhandel war jedoch erst einmal gar nicht so wichtig. Viel mehr Aufmerksamkeit erzeugte das Erlebnis Panamakanal. Schiffe unserer Größe wurden, das lernte ich nun, meist oder immer nachts geschleust. Die Passage bei Tage blieb den richtig großen Einheiten vorbehalten, die mehr Platz, mehr Vorsicht und mehr Voraussicht zum Manövrieren benötigten. Aber ein Passieren während der Nacht tat dem Abenteuer Kanalpassage keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil! Nachts wurden die Ufersäume indirekt angestrahlt. Das sah mit Sicherheit viel romantischer aus als im Tageslicht. Die Lampen selbst, Leuchtstoffröhren wohl, waren nicht zu sehen, weil sie das Ufer anstrahlten. So blendeten sie nicht und waren dem Lotsen die beste Orientierungshilfe. Kurven und Knicke im Kurs wurden mit starken, unübersehbaren Richtfeuern markiert. Es schien ziemlich einfach zu sein, danach zu steuern. Hier lernte ich schätzen, was ich einst hasste, wenn es hieß, nach Sicht zu steuern. Eine einzigartig gute Gelegenheit, diese Erfahrung anzuwenden. Die eigene Schiffsbewegung wurde deutlich früher erkannt, wenn man einen Fixpunkt, das eigene Schiff und deren relative Bewegungen zueinander beobachtete. Viel eher als der Kompass reagieren konnte, wurde so dem aufmerksamen Beobachter gewahr, in welche Richtung das Schiff zu drehen begann. Die Lotsen überhaupt – Burschen für sich. Es handelte sich grundsätzlich um US-Bürger. Zu jener Zeit war der Kanal noch nicht Bestandteil des Staates Panama. Er gehörte zum Interessengebiet der United States, was ganz gewiss ausschließlich ihrer militärischen Strategie geschuldet war. Das





Bagger im Kanal



Sunseekers



Flag-day-Parade

Sagen in der Kanalzone hatten die Amis. Diese Verhältnisse bestanden bis zum Jahre 1999, als der Vertrag auslief und die Zone offiziell an Panama zurückgegeben werden musste.

Überaus höfliche Leute, diese amerikanischen Lotsen, das konnte man immer wieder beobachten, außerdem sehr erfahren und gelassen. Sie verstanden ihr Geschäft. Mit nur einem Schlepper längsseits, der die Kommandos der Lotsen mit seiner Dampfpeife bestätigte, wurden wir dirigiert und manövriert, wenn es hieß, auf das Freiwerden der Schleuse vor uns zu warten.

Bei der engsten Stelle des Kanals handelte es sich um den sogenannten Culebra-Pass. Hohe Felsen links und rechts zeugten von den ungeheuerlichen Anstrengungen der Kanalerbauer, genau hier einen Durchbruch durch das Gebirge zu meistern. Dadurch wurde der kürzeste Weg, aber auch tiefste Einschnitt in den gewachsenen Felsen der Kordillere geschaffen. Somit begnügte man sich mit einem relativ schmalen Durchstich. Während der Passage dieser Enge wurde von uns die vordere Manöverstation mit einem Mann besetzt, der im Falle eines Falles den Anker hätte bedienen sollen. Bei dieser Tätigkeit handelte es sich überhaupt um den besten Job während der gesamten Passage. Da vorn auf der Back herrschte nahezu Stille, nur ein leichtes Vibrieren

zeugte davon, dass mittschiffs ein Motor drehte. Bei solch langsamer Fahrt durch den nächtlichen Kanal verursachte das Schiff keine Bugwelle. Wie von unsichtbarer Hand geschoben zerteilten wir das schwarze Wasser, nur die Uferränder leuchteten. Aber sagte ich Stille? Nein, Totenstille waltete nicht. Um uns herum zirpte, piepte, klopfte und rauschte es. Das laute Nachtleben des Dschungels. Gelegentlich ein Kreischen, ein begonnener Nachtgesang, der abrupt stoppte, eine winzige Pause, dann ging es wieder von vorn los. Nein, es war nicht leise. Die Nacht klang wie im Zoo, kurz vor der Fütterung etwa. Ich liebte diese Stunden auf der Back und meldete mich dazu gerne freiwillig. Über mir der Sternenhimmel, schwach hintergrundbeleuchtet hob er sich von der tiefen Schwärze des Urwalds um uns herum ab. Mehr Frieden ging nicht.

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Am 21. Juni 2020 jährte sich die Eröffnung des damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanals durch Kaiser Wilhelm II., benannt nach seinem Großvater Kaiser Wilhelm I., zum 125. Male, heute als Nord-Ostsee-Kanal (NOK) oder international als Kiel-Canal bekannt. Er erspart die Umfahrung der Halbinsel Jütland und verkürzt die Reise zwischen Abfahrts- und Zielhafen um rund 250 Seemeilen. Die aus obigem Anlass vorgesehenen Feierlichkeiten mussten virusbedingt auf



den 18. Juni 2021 verschoben werden. In der Drei-Kaiser-Halle, dem achteckigen Unterbau des Leuchtturmes Kiel-Holtenau wird mit Gedenktafeln dauerhaft an diesen geschichtsträchtigen Bau erinnert. Fast alle DSR-Seeleute haben mehr oder weniger oft mit ihren Schiffen diese Seeschiffahrtsstraße passiert, sodass es keiner weiteren Erklärungen bedarf. Gleichwohl dürfte sich kaum jemand von ihnen näher mit der Geschichte und Bedeutung dieses Bauwerkes befassen haben.

Eines der gewaltigsten und großartigsten Bauwerke der Neuzeit ist unstreitig der für Deutschland und ganz Europa hochbedeutsame Nord-Ostsee-Kanal oder „Kaiser-Wilhelm-Kanal“. Das Streben, die Nordsee mit dem Baltischen Meer durch eine der Seeschifffahrt dienende Wasserstraße zu verbinden, ist schon über ein halbes Jahrtausend alt, und nicht weniger als 16 Entwürfe zum Bau einer solchen Wasserstraße sind seit dem 16. Jahrhundert entstanden, wovon jedoch nur ein einziger in dem Eiderkanal, der von 1777–1785 von der Dänischen Regierung erbaut wurde, verwirklicht worden ist. Aus den Jahren 1863–1881 stammen allein 9 Kanalprojekte; aber die Kriege 1864, 1866 und 1870/71 ließen es zu keinem näheren Eingehen auf diese Pläne kommen, und auch das junge Deutsche Reich hatte zunächst andere Aufgaben zu erfüllen. Im Jahre 1886 fand endlich der Entwurf des Hamburger Großkaufmanns und Reeders Dahlström die Zustimmung des Deutschen Reichstages, und die Ausführung des Kanals wurde beschlossen. Die Kosten waren auf 156 Millionen Mark festgesetzt, wozu Preußen als der am meisten beteiligte Staat 50 Millionen Mark unter Verzicht auf jede Verzinsung beitrug. Am 3. Juni 1887 wurde durch den hochseligen Kaiser Wilhelm I. bei Holtenau in feierlicher Weise der Grundstein zu diesem kolossalen Bauwerke gelegt, und nach kaum achtjähriger Bauzeit fand in den Tagen vom 19.–22. Juni 1895 unter großartigen Festlichkeiten durch Kaiser Wilhelm II. im Beisein fast sämtlicher deutschen Fürsten, mehrerer auswärtiger fürstlicher Personen, der Minister sowie der Mitglieder des Bundesrates und des Reichstages die feierliche Schlußsteinlegung und Eröffnung dieses Riesenwerkes statt. Der Kanal durchzieht die Halbinsel Schleswig-Holstein von der Elbe bis zur Ostsee. Oberhalb



Postkarte von 1909

des Städtchens Brunsbüttel zweigt er von der Elbmündung ab und durchschneidet zunächst die fruchtbare Niederung der Elbmarsch, die vor dem höheren Wasserstande des Kanals durch Deiche geschützt werden mußte. Bei Grünenthal durchbricht er die Wasserscheide zwischen Eider und Elbe und tritt dann in die Niederung der Untereider, gegen deren Hochfluten ihn hohe Dämme sichern, umgeht die Stadt Rendsburg südlich, durchquert die Obereiderseen und verfolgt dann ungefähr den Lauf des alten Eiderkanals, bis er bei Holtenau, nördlich von Kiel, in die Kieler Förde mündet. Der Kanal hat eine Länge von



Postkarte von 1909



ADMIRAL GRAF SPEE im NOK (1936)

98,65 km und bei niedrigstem Wasserstande eine Tiefe von 8,5 m; die ursprüngliche Breite betrug an der Sohle 22 m und am Wasserspiegel 64 m. Da diese Breite aber für die größten Schiffe nicht ausreichend ist, ist man gegenwärtig damit beschäftigt, den Kanal wesentlich breiter anzulegen. Die Kanallinie wird von 4 Eisenbahnen, 5 Chausseen und einer großen Zahl von Wegen untergeordneter Bedeutung gekreuzt, und 4 Brücken und 17 Fähren bewerkstelligen den Übergang. Die Fähren sind einfache Ziehfähren; zwei der Brücken sind eiserne Drehbrücken, während die anderen beiden feststehende Hochbrücken sind. Auf der ganzen Strecke ist der Kanal mit keiner Schleuse versehen; nur an den beiden Endpunkten mußten großartige Schleusenwerke angelegt werden, um der Ebbe und Flut in der Elbmündung und dem zuzeiten wechselnden Wasserstande in der Ostsee Rechnung zu tragen. Der Kanal hat sieben Ausweichstellen, die aber nur für die Begegnung besonders großer Kriegsschiffe notwendig sind. Da der Kanal nur mit einer Geschwindigkeit vom 10–12 km in der Stunde durchfahren werden darf, so braucht man zur Durchfahrt einschließlich des Aufenthalts beim Durchschleusen ungefähr 12 bis 13 Stunden. Dampfer können mit eigener Kraft durch den Kanal fahren; Segelschiffe dagegen müssen geschleppt werden, wozu 12 Schleppdampfer vorhanden sind. Nachts werden die Ufer des Kanals durch elektrische Glühlichter beleuchtet, die in einer Entfernung von je 250 m und nur bei Krümmungen in geringerer Entfernung aufgestellt sind.

Wir Deutschen betrachten dies Riesenwerk des „Kaiser-Wilhelm-Kanals“ in erster Linie als ein nationales Bauwerk, dessen Durchführung schon lange erstrebt und erhofft war. Durch diesen Kanal, der ausschließlich deutsches Gebiet durchläuft und mit den größten Kriegsschiffen befahren werden kann, ist eine sichere Verbindung der deutschen Meere geschaffen und damit der deutschen Kriegsmarine, die bisher in Ost- und Nordsee getrennt war, eine geradezu verdoppelte Leistungsfähigkeit verliehen worden. Es ist ihr die Möglichkeit gegeben, sich rasch und sicher, vom Feinde ungesehen und ungehindert, vereinigen zu können. Groß ist aber auch die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals. Sie liegt vor allem darin, daß der deutschen Handelsflotte, namentlich den bedeutenden deutschen Hafenstädten der Ostsee, ein wesentlich kürzerer Seeweg geschaffen wurde, und damit zugleich



MS APOLDA im NOK (1991)

die erheblichen Gefahren abgeschnitten sind, die bei dem sturmgefährdeten Umwege um die Nordspitze Jütlands zu bestehen waren. An diesen Vorteilen des neugeschaffenen kürzeren und sicheren Verbindungsweges zwischen Nord- und Ostsee nehmen auch die übrigen seefahrenden Nationen mehr oder minder teil, in erster Linie Rußland und Schweden, in zweiter Holland, England und Frankreich. Für das Deutsche Reich bildet der Kanal eine neue Einnahmequelle. Im Jahre 1908/09 passierten den Kanal 32576 abgabepflichtige Schiffe, und die Einnahmen betrugen 2847457 M.

Zu diesen materiellen Vorteilen gesellt sich für uns Deutsche noch das stolze und erhebende Bewußtsein, daß hier ein Werk geschaffen ist, das heute und in späteren Jahren Zeugnis ablegen wird von dem, was die Kraft des geeinten deutschen Volkes, was deutsche Arbeit, deutscher Fleiß, deutsche Energie und deutsche Intelligenz zu leisten vermögen.

Mögen die Zeiten noch recht fern sein, wo diese Verkehrsstraße, dieses Werk des Friedens zum Schutz der deutschen Küsten in den Dienst des Krieges gestellt werden muß!

(Quelle: Denkschrift von 1910, Originalschreibweise)

Der erhoffte Frieden währte nur bis zum 28. Juli 1914.

Unfälle von DSR-Schiffen im Nord-Ostsee-Kanal, vor der Seekammer der DDR verhandelt:

Bis 1990 ereigneten sich im Nord-Ostsee-Kanal 85 Unfälle mit DSR-Schiffen, darunter die Kollision des MS THEODOR FONTANE mit dem Lenkwaffenzerstörer D 187 ROMMEL der Bundesmarine und die Ramming der Brücke Hochdonn durch den Schwergutbaum der KARL MARX („Was Kaiser Wilhelm erbaute, kriegt auch Karl Marx nicht kaputt“) als die wohl spektakulärsten. Und als Kuriosum wurde immer wieder kolportiert, wie ein DSR-Schiff während der NOK-Passage eine Kuh totgefahren habe. Demnach handelte es sich bei Kapitän

„Kuhtöter“ um einen bekannten Dozenten der IHS Warnemünde/Wustrow. Ihm lief im Kanal der Dampfer aus dem Ruder, demzufolge „Fall Stb. Anker!“ Und als dieser endlich aus der Klüse rauschte, befand sich der Steven schon über der Böschung. Dort labte sich eine durstige Kuh am Brackwasser und bekam die fünf Tonnen Eisen ins Kreuz. Zeitzeugen ließen sich nicht mehr ermitteln.

Die Zahl der DSR-Seeleute, welche den NOK für ihr „unerlaubtes Verlassen“ des AuBSt nutzten, ist heute vermutlich nur noch in den Archiven der BStU zu ermitteln.

K = Kollision

23.01.55	MS STRALSUND	K. mit Stahldalben, Ausweiche Königsförde
09.11.58	MS HEINRICH HEINE	K. mit Dalben, Ausweiche Oldenburg
05.05.59	MT LEUNA I	K. mit MS VINNI/Norwegen, Bunkerplatz Zerssen
15.03.60	MS HEINRICH HEINE	K. mit MS CORONA/BRD, km 54,5, Ruderversager
24.02.61	MS GRAAL-MÜRITZ	K. mit MS ESTE/BRD, Binnenhafen Brunsbüttel
28.11.63	MS KOSEROW	K. mit MS WROZKA/Polen, Ausweiche Raade
16.10.65	MS JOHN BRINCKMAN	K. mit JOWINDA/Norwegen, km 41,5
09.04.66	MS SELLIN	K. mit MS HÖDUR/BRD, Ausweiche Dückerwisch
09.06.66	MS ATAIR	K. mit HORTENSE DORINE/NLande, Brunsb. Südschleuse
07.10.66	MS MALCHIN	K. mit MS LISA/BRD, Ausweiche Kudensee
27.11.66	MS SPREE	K. mit Dalben, Ausweiche Breiholz
18.12.66	MS SIRRAH	K. mit MS RIA F/BRD infolge Windböe St. 8-9, Brunsbüttel
19.12.66	MS SIRRAH	K. mit MS FRANZ HOLM/BRD, Brunsbüttel
27.11.66	MS ERFURT	K. mit Schleusenmauer, Schleuse Kiel-Holtenau
13.03.67	MS RÜGEN	K. mit Schleusenmauer infolge Windböe, Brunsbüttel
18.03.67	MS DORNBUSCH	K. mit MS BALTIC JET/Großbritannien, Ausweiche Rade
08.04.67	MS STOLTERA	K. mit MS STAR OF SUEZ/Ägypten, Brunsbüttel



Ausweichstelle im NOK, Blick von MS RONNEBURG zu MS NAUMBURG (1973)

18.07.67	MS EDGAR ANDRE	K. mit MS DELFIN/BRD, km 7,4
16.09.67	MS DARSS	K. mit MS A:E:S:/Dänemark, km 51,5
02.12.67	MS INSEL RIEMS	K. durch DS VYGOSERO/UdSSR, km 11
21.01.68	MS UCKERMARK	K. mit MS Süderelv/BRD, Brunsbüttel
31.03.68	MS PUTBUS	K. mit MS BALTIC SPRITE/GB., Kanalreede Brunsbüttel
28.04.68	MS SCHWARZA	K. mit MS TAVIN/Finnland, Holtenau Südschleuse
27.07.68	MS VITTE	Ausfall Ruderanlage bei Lampe 471
25.01.69	MS DENEBO	K. mit MS TRANSPORTOWIEC/Polen, Brunsbüttel Reede
27.01.69	MS VILM	K. mit MS HOLMSUND/Schweden, km 31,5
31.01.69	MS GERA	K. mit MS ESTEBRÜGGE/BRD, Fähranleger Fischerhütte
07.03.69	MS RERIK	K. mit MS NAUMBURG/BRD, km 8,5
09.02.69	MS NORDSTERN	K. mit J.H.JONAS/?, km 10,3
12.04.69	MS ARKONA	K. mit WEST RIDING/?, km 50,5
16.10.69	MS FALKE	K. mit MS TINA/BRD, km 25
17.10.69	MS MALCHOW	Grundberührung mangels Umsicht, Vorhafen Brunsbüttel
07.11.69	MS FALKE	K. mit MS KRUTYNIA/Polen, Schleuse Kiel-Holtenau
26.07.69	MS PUTBUS	K. mit MS STEINBURG/BRD, Schleuse Brunsbüttel
09.09.69	MS ANTON SAEFKOW	K. mit MS OSTEREMS/BRD, zw. Kanallampen 458/459
19.11.69	MS MATHIAS THESEN	K. mit MS HYDROPHANE/Bulgarien, Ausweiche Kudensee
26.01.70	MS LAUSITZ	K. mit Dalben beim Einsteuern in Schleuse Kiel-Holtenau
25.02.70	MS SPREE	K. mit MS KOPER/Jugosl. bei Nebel, Ausweiche Audorf
14.03.70	MS STAVENHAGEN	K. mit DS KOSCIUSZKO/Polen, Ausweiche Breiholz
26.05.70	MS ARCTURUS	K. mit Grete DETERS/BRD, km 69,7
03.12.70	MS STOLLBERG	K. mit MS KOPORYE/UdSSR, Ausweiche Kudensee
02.04.71	MS KOSEROW	K. mit MS WIEDAU/BRD, km 86,4
27.07.71	MS ZINNOWITZ	K. mit MS MAGULA/BRD, km 64,5
25.08.71	MS WAREN	K. mit MS FORT TRINITE/Frankreich, km 44
28.10.71	MS WEGA	Grundberührung, zu frühe Kursänderung, zw. km 52/53
10.05.72	MS ODER	K. mit MS SAN/Polen, km 53
12.02.72	MS SAGARD	Ankerverlust 5,5 Kettenlängen, Höhe Fährbett Fischerhütte
31.08.72	MS ZÜSSOW	K. mit MS HELICE/Norwegen, km 89,5
11.06.72	MS WITTEMBERG	K. mit MS FRANKA BELL/Dänemark, km 33,5
14.03.73	MS MARLOW	K. mit HOLMOGORY/UdSSR, Ausweiche Oldenbüttel
16.09.73	MS WARIN	K. mit MS KASTE/Finnl./MS OSTARA/BRD, Ausw. Breiholz
19.10.73	MS BANSIN	K. mit MS ZEPCONCORDE/BRD, Brunsbüttel, sw. Mole 3
24.12.73	MT LEUNA I	K. mit MS LEE/Dänemark, km 77
09.11.73	MS ATAIR	K. mit MS SINALOA/Dänemark, Ausweiche Breiholz
16.02.74	MS BANSIN	K. mit MS REX/Schweden, km 93,5
30.12.73	MS TRINWILLERSHAGEN	K. mit Kanalfähre BERLIN, Brunsbüttel Binnenhafen
16.10.74	MS ALTEFÄHR	K. mit MS ATHLON/Griechenland, km 16,5
07.08.74	MS WARIN	UW-Kabelbeschäd. d. Ankerwerfen westl. Fähre Nobiskrug
17.06.75	MS HAGENOW	K. mit MS SYRENKA/Polen, km 38,5
31.08.75	MS WISMAR	K. mit SANTA MARIA L./Indonesien, Brunsb. sw. Mole 3
16.10.75	MS SIRRAH	K. MS AROSETTE/BRD, Zuf. Brunsbüttel, unterh. Mole 4
31.10.75	MS BERLIN	K. mit MS EURABIA SPRING/Libanon, bei Lampe 381
05.12.75	MS THEODOR FONTANE	K. mit Zerstörer ROMMEL/BRD, Ausweiche Oldenbüttel
11.12.75	MS KRÖPELIN	Festkommen, Ruder falsch gelegt, dichter Nebel, km 29
18.03.77	MS DENEBO	K. Tonne 24, kritiklose Befolgung Lotsenrat, Zuf. Brunsbüttel
23.12.77	MS ZÜSSOW	K. mit MS RAUTE/Singapore, Ausweiche Fischerhütte

19.02.78	MS BOLTENHAGEN	K. mit MS HORNBALTIC/BRD, km 32,5
24.11.78	MS KARL MARX	K. mit Hochbrücke Hochdonn
24.12.78	MS BARTH	K. mit SIBELIUS/Frankreich, westlich Hochbrücke Holtenau
18.01.79	MS ZÜSSOW	Grundberührung, Ausfall Stromversorgung, km 43
06.02.79	MS RALSWIEK	K. mit TAIXING/China, km 73
21.03.79	MS INSELSBERG	K. mit MS KRUTYNIA/Polen, Brunsbüttel Binnenhafen
16.10.79	MS MILTZOW	K. mit DTT BOMIN II/Singapore, Nordhafen Holtenau
15.02.80	MS MARLOW	K. mit MS ZYWIEC/Polen, km 40,3
28.01.81	MS INSELSBERG	K. mit MS JAGAT KIRTI/Indien, Ausweiche Schülp
19.03.81	MS JENA	K. mit MS TAFELBERG/BRD, Ausweiche Breiholz
19.11.81	MS FERDIN. FREILIGRATH	K. mit Mittelmauer Neue Nordschleuse Brunsbüttel
18.01.83	MS CRIMMITSCHAU	Angebliche Dalbenbeschädigung, Ausweiche Kudensee
13.02.83	MS WERBELLINSEE	K. mit ALIDA GORTHON/Schweden, km 26
18.05.84	MS ERFURT	K. mit Schleusentor, Neue Nordschleuse Brunsbüttel
19.08.84	MS SEMLOW	K. mit MT FRAMNÄS/Schweden, südl. Hochbr. Grüenthal
04.12.85	MS STOLLBERG	K. BRONISLAW LACHOWICZ/Polen, Ausw. Oldenbüttel
09.01.86	MS WOLGAST	K. mit Fischkutter E 693 KEMILA/Dänemark, km 33
14.10.86	MS BURG	K. mit MT LECKO AV LIDKÖPING/Schweden, km 37,7
13.01.87	MS NEUBRANDENBURG	K. mit MS ANDRIA/Griechenl./K. Dalben 6, Binnenh. Brunsb.

Bis zum Oktober 1990 wurden keine weiteren Unfälle mit DSR-Schiffen im NOK vor der Seekammer verhandelt.

(Quelle: Elchlepp / Kretzschmar, Auf Kollisionskurs)

NOK-Episode – Geisterfahrer



In der Schleuse Brunsbüttel

Am 23. August 1984 kollidierte MS SONNEBERG vor dem Hafen von Lobito im Südatlantik mit einem Fischerboot, das daraufhin sank, während der DSR-Frachter im Wesentlichen unbeschädigt blieb. Ein halbes Jahr später ging eine weitere Havarie für das Schiff weniger glimpflich aus. Auf dem Elbefahrgewasser vor Brunsbüttel stieß die SONNEBERG am 12. April 1985 um 2.38 Uhr mit dem jugoslawischen Frachter GROBNIK zusammen. Der DSR-Frachter kam von See und wollte in die Schleuse Brunsbüttel zur Passage des Nord-Ostsee-Kanals einlaufen. Der jugoslawische Frachter war Entgegenkommer. Beide Schiffe erlitten erhebliche Schäden, konnten aber die Fahrt aus eigener Kraft fortsetzen. Die Besatzungen blieben unverletzt.

Das MS GROBNIK wurde oberhalb der Wasserlinie am Vordersteven

drei Meter eingedrückt und musste zur Schadenfeststellung auf die Reede Neufeld bei Brunsbüttel gehen. Motorschiff SONNEBERG setzte die Fahrt nach Kiel fort. Im Kieler Nordhafen wurden deren Schäden festgestellt: Eingerissenes Schanzkleid, Beulen und bis zu vier Meter lange Risse auf der Steuerbordseite, vier Meter über der Wasserlinie. Die Einbeulungen erstreckten sich über fünfzehn Meter bis in eine Höhe von sieben Meter über der Wasserlinie. Die Gründe für die Kollision blieben nach dem Ereignis unklar. Die Hamburger Wasserschutzpolizei vermutete, dass eines der beiden Schiffe sich mit einem unbeteiligten Schiff statt mit dem späteren Kollisionsgegner per Funk für ein Passieren Steuerbord an Steuerbord verabredet hatte, sozusagen eine Absprache unter Geisterfahrern.

(Quelle: bundesdeutsche Tagespresse)

NOK-Episode – Erstmals Steuerer im Kanal

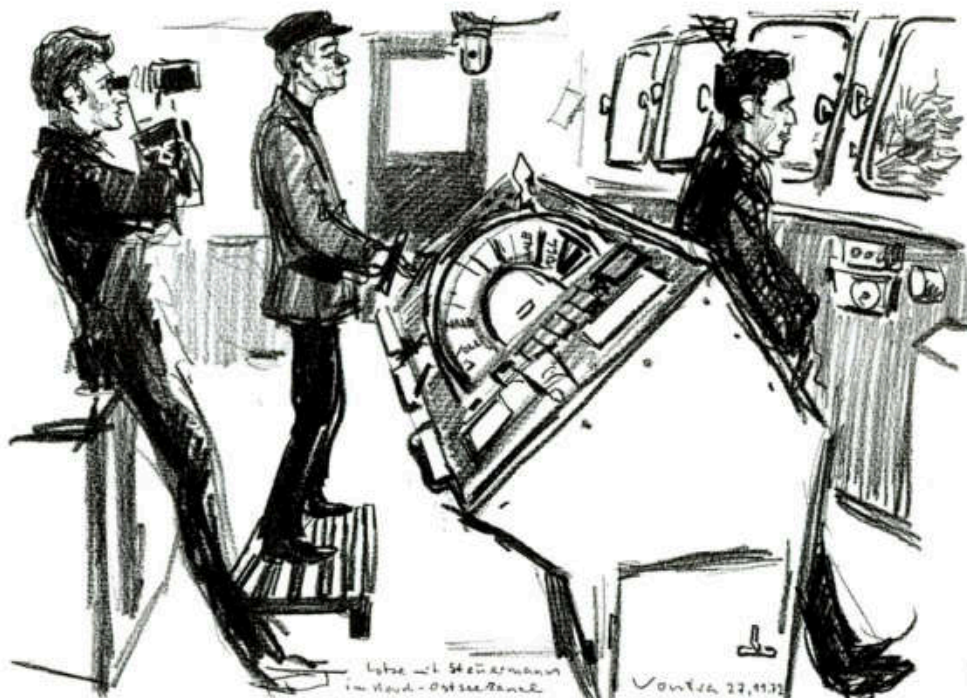
Wir tuckerten mit unserem 600er-Kümo LIETZOW auslaufend Wismar in Richtung Westen nach Fehmarn und weiter nach Kiel zum Kanal. Mann, war das mal spannend! Mit diesem Schiff durch diesen berühmten Nord-Ostsee-Kanal, mit richtigen Schleusen! Wie als Matrosenlehrling mit der ROSTOCK in Antwerpen. Es war wirklich kaum zum Aushalten, alles so neu und so anders und nun sogar das noch.

Die Freude wich schnell und machte Platz für gehörig viel Schiss inne Bux. Wir liefen in die Schleuse Holtenau, ich stand auf der achteren Station. Es schwammen sogar Holzfender in der Schleusenammer, so dass niemand mit einem „Bullenei“ rumlaufen musste. Die Festmacher schmissen die Wurfleine und zogen schnell den Festmacherdraht an Land. Zack! – und fest waren wir. So schnell ging das. Wir warteten, bis zwei andere Schiffe auch in der Kammer festgemacht waren, sich noch einige Sportboote dazwischengedrängt hatten und das Tor geschlossen wurde. Dann ging es einen Meter aufwärts und eine gute halbe Stunde später tuckerten wir schon weiter. Meine Wache begann.



MS THEODOR KÖRNER im NOK (Winter 1965/66)

Darüber hatte ich mir bis zu diesem Zeitpunkt überhaupt keine Rube gemacht: Wer steuerte das Schiff durch den Kanal? Die Beantwortung der Frage überraschte mich sehr, als ich mich auf der Brücke zur Wache meldete. Ich! – Erst glaubte ich, mich verfehlt zu haben. Ich sollte ...? Wie, etwa jetzt – gleich? So einfach durch diesen verdammten engen Kanal, und dort hinten, kam da nicht sogar ein Schiff von vorn? Das hatte ich ja noch gar nicht bedacht. Wir Matrosen steuerten das Boot, ohne Hilfe. Nur nach Anweisung des Lotsen und des Alten. Mein Gott, was war ich zitterig! Der Alte bekam das mit und redete mir beruhigend zu, ich solle erstmal eine Weile den abzulösenden Matrosen beobachten und der würde dann auch später noch neben mir stehen bleiben. Gut, das nahm einiges der Last von meinen Schultern. Außerdem, meinte er, brauche ich nur genau das zu machen, was mir gesagt würde. Die Ruderkommandos kenne ich doch? Klar, die hatten wir als Lehrlinge sogar wie doof auf Englisch geübt.



Zeichnung von Gerhard Vontra

So lernte ich Stück für Stück mehr und fand mich mit jedem Tag besser zurecht. Auch das Kurshalten im Kanal, das bewusste Nichtthingucken, wenn einer entgegenkam, all das war ‚learning by doing‘. Und was soll ich sagen? Es klappte. Sogar sehr gut. Der Lotse war zufrieden und auch der Alte lobte mich leutselig mit einem „Na, Kaising, dat wier doch gor nich to schwier, wat?“

(Quelle: Wolf A. Kaiser)

NOK Episode – Hörprobleme

Wir kamen mit dem Strom bis Brunsbüttel und verließen die Schleuse Richtung Kiel gemeinsam mit vier weiteren Schiffen. Fast auf der halben Kanalstrecke wurde nochmals der Lotse gewechselt. Als I. Offizier musste ich an der Lotsentreppe den bisherigen Lotsen verabschieden und den neuen empfangen. Da wir im Konvoi fuhren, kam das Lotsenboot mit fünf Lotsen angefahren. Mich stach plötzlich der Hafer, und ich konnte es mir nicht verkneifen dem Alten zu stecken: „Wenn wir von denen den Dicken kriegen, der hört schwer.“ Unser Kapitän guckte mich verdutzt an, woher ich das nun schon wieder wüsste.

Ich stand also an der Gangway: „Herr Lotse, unser Kapitän hört ein wenig schwer.“ „Macht nichts, Chief Mate, das kriegen wir schon hin.“ Oben auf der Brücke schrie der Lotse los: „Guten Tag, Kapitän, mein Name ist Hinz!“ Schrie der Kapitän zurück: „Guten Tag, Herr Lotse, ich heiße Kunz.“ Es vergingen einige Minuten, bevor wir den Rendsburger Hafen passierten. Plötzlich schrie der Kapitän aus dem Kartenhaus: „Bei uns in der DDR würden Sie keine Seetauglichkeit bekommen!“ „Und wieso fahren S i e dann noch, Kapitän?“ Der Rudergänger krümmte sich vor Lachen. Da merkten beide, dass ich sie auf den Arm genommen hatte, genau unter der Hochbrücke von Rendsburg. Diese Anekdote soll in die Annalen der Kanallotsen eingegangen sein.

(Quelle: Klaus Ammersdörfer)

NOK-Episode – DDR-Protest gegen Willkür

Am 9. Januar 1973 drangen in der Schleuse Kiel-Holtenau Angehörige von bewaffneten Organen der BRD auf das 6224 BRT große DDR-Motorschiff EICHSFELD vor. Unter Anwendung von Gewalt verhafteten sie den Kapitän und verschleppten gegen den Widerstand der Schiffsbesatzung eine Frau und ein Kind von Bord des Schiffes. Die Provokation wurde vom Innenminister der BRD, Genscher, in der Öffentlichkeit ausdrücklich gebilligt.

Die Regierung der DDR protestiert auf das schärfste gegen dieses rechtswidrige und provokatorische Vorgehen. Dieser erneute Willkürakt, der in der internationalen Praxis kaum seinesgleichen findet, verletzt elementarste Normen des internationalen Rechts. Er macht zugleich deutlich, was die regierenden Kreise der BRD unter den von ihnen ständig propagierten „besonderen innerdeutschen Beziehungen“ tatsächlich verstehen. Die Bürger der DDR sollen der Gesetzgebung der BRD unterworfen und den Zugriffen ihrer Behörden ausgeliefert werden. (Dank hellseherischer Fähigkeiten ahnte man offensichtlich damals schon was kommen würde.)

Das ungehörige Vorgehen der BRD kann nicht anders verstanden werden als ein Versuch jener, die eine künftige Normalisierung der Beziehungen zwischen der DDR und der BRD von vornherein torpedieren und die Spannungen anheizen wollen. Die Regierung der DDR fordert, dass die Verantwortlichen für die provokatorische Aktion umgehend zur Rechenschaft gezogen und Maßnahmen ergriffen werden, die die Wiederholung derartiger Willkürakte ausschließen.

(Quelle: ADN)

Anmerkung der Redaktion: Es wurde in den westdeutschen Medien berichtet, dass der III. Ingenieur des Schiffes Frau und Kind an Bord versteckte, die der Zoll in Rostock nicht gefunden hatte und die er in der Schleuse Kiel-Holtenau mit der Polizei von Bord holen ließ.



Yacht NORD in der Schleuse Brunsbüttel (11/2020)

Katuna

Aus: „Mutters Wahn“, ein Jahrhundertpanorama, Roman einer Familie, 2020

Zur Einführung: Andreas (Sohn der Hauptprotagonistin Elvira/Mutter), ist als („verdeckter“) Erzähler nach einem familiären Trauma auf der Suche nach dem einstigen Geliebten seiner Mutter, besucht als Rostocker Schiffsarzt in Hamburg einen Professor Isakess (Nervenarzt wie er, ehemals jüdischer Tennisfreund der Mutter in Königsberg) und begegnet dabei dessen verführerisch schöner Tochter Katia (Andreas, vor einiger Zeit geschieden, wollte eigentlich durch die Seefahrt Ablenkung finden) – und entflammt nun aufs Neue.

Sie hörten das Einklinken einer Tür und Isakess sagte: „Meine Tochter! Sie kommt vom Sport zurück. Macht mir Sorgen. Seit vor zwei Jahren ihre Mutter verstorben ist, neigt sie zur Melancholie.“

Herein trat jedoch eine Dame mit fröhlich-beschwingtem Gang und lachenden Augen. Sie fiel ihrem Papa um den Hals, küsste ihn auf die Wange, reichte Andreas mit lang ausgestrecktem Arm die Hand, sagte: „Katia“. Andreas war aufgestanden und nannte brav seinen Namen. Sie nickte dankend und lief mit den Worten „Mach mich nur kurz etwas frisch!“ wieder hinaus. Ihr Vater rief ihr hinterher: „Ja, und zeig unserem jungen Freund dann unsere schöne Gegend! Er ist zum ersten Mal in Hamburg.“

Andreas hatte sich wieder gesetzt. Er war gelinde gesagt etwas verwirrt. Hatte er doch ein larmoyantes Pummelchen erwartet, keine selbstbewusste junge Frau, die sogar im Trainingsanzug aufmerken ließ. Im Hinausgehen hatte sie ihr zu einem Pferdeschwanz gebundenes langes schwarzes Haar gelöst und hochgesteckt. Auf des Vaters Anregung noch „Ja, gern!“ geantwortet.

Isakess sagte: „Sie muss hinaus, sitzt zu oft trübsinnig bei ihrem alten Vater rum. Schade, dass Ihr Schiff morgen schon wieder ausläuft.“

Andreas' Gedanken waren mit Katias Augen beschäftigt. Ein leuchtendes Blau. Auch Werri hatte dunkle Haare und blaue Augen. Aber in diesem Gegensatz wie bei Katia hatte er es noch nie gesehen. Ihr Haar war pechschwarz. Vermutlich wie in jungen Jahren auch das ihres Vaters. Und Andreas stellte jetzt auch fest, dass der alte Herr ebenfalls blaue Augen hatte. Ein Jude mit blauen Augen! Gab es das überhaupt? Später erhielt er durch Katia Aufklärung. „Ja, Papa ist ein echter Jude. Meine Mama nannte er oft ‚mein jüdisches Viertelchen‘. Und ich bin wohl nur noch ein jüdisches Achtelchen.“ Sie lachte.

Da es abends empfindlich kühl wurde, hatte Katia einen Rollkragenpullover angezogen, dazu Röhrenjeans und eine dunkelblaue Fliegerjacke mit Lammfellkragen. „Wenn du die Marine präsentierst, muss ich die Lufthoheit betonen“, sagte sie. „Welchen Rang hat man eigentlich als Schiffsarzt?“ „Man ist ein Erster Offizier“, antwortete Andreas.

Er war froh, dass sie ihn so unkompliziert duzte. Ihr Haar fiel jetzt locker über ihren Rücken. Ihre blauen Augen faszinierten, aber irritierten ihn auch. Als seien sie für ihn etwas Willkürliches, Künstliches in seinem eben erst gewonnenen Bild von ihr. Kein papaanhänglicher Pummel, sondern eine schöne Frau, sagte er sich. Wie ein Déjà-vu mit verstörendem Blick.

Sie gingen den Harvestehuder Weg entlang. Prachtvolle Villen aus dem späten neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhundert säumten ihn. Östlich die Außenalster, ihr Wasser von einer leichten Abendbrise kräuselnd. Vereinzelt kleine Schaumkämme. „Mit dir zusammen kann ich hier auch wieder ein bisschen staunen“, sagte Katia. „Über den romantischen Historismus mit seinen Türmchen und Zinnen. Über Neorenaissance, Neobarock und Jugendstil.

Aber allein meide ich den Weg meist, weil mich zuweilen ein Gruseln befällt: Straße der Millionäre, Paläste der ‚Pfeffersäcke‘ und Senatoren – in den dreißiger Jahren verdrängten die Nazis die reichen Juden. SA- und SS-Führer logierten hier, die Wehrmacht, nach dem Krieg die britischen Besatzer.“

Andreas nahm Katias linken Arm und klemmte ihn unter seinen angewinkelten rechten, was sie gern geschehen ließ. Im Laufen hatte sie ihn wiederholt mit dem Ellenbogen oder mit der Hüfte wie versehentlich angestoßen. Seitdem Andreas Freud gelesen hatte, glaubte er nicht mehr so recht an Versehen, Versprechen, Verhören. Jedenfalls deutete er solches Erleben gern positiv in seinem Sinne. Jedoch wollte er Freud auch nicht überstrapazieren. Die alten Psychiater meinten zum Beispiel, dass Déjà-vus nicht selten Wahncharakter hätten oder einfach Täuschungen seien. Es gab Tausende und Abertausende schöner Frauen.

Es dunkelte. Am Vorgarten eines Bürohauses in der Rabenstraße zum Harvestehuder Weg hin fasste Katia Andreas' Hand und zog ihn in den Garten hinein. Hinter hohen Büschen stand dort eine bronzene Dame. Fast im Flüsterton sagte Katia: „Iduna – die germanisch-keltische Göttin der Jugend und Unsterblichkeit.“ Die Dame war zierlich, schlank, ihr Blick zärtlich-melancholisch, kleine spitze Brüste, ein schöner ovaler Kopf – wenn nicht das kurze Haar gewesen wäre, hätte Andreas geglaubt, Katia bestaunte ein bisschen ihr Ebenbild. „Ist sie nicht schön?“ sagte sie. „Ich meine nicht den Körper, sondern ihre Souveränität. Sie bewacht die goldenen Äpfel, die den Göttern ewige Jugend und damit Unsterblichkeit geben. Als mannstoll beschimpfte man sie, weil sie ihre schönen weißen Arme schützend um den Mörder ihres Bruders legte.“

„Ob es Äpfel vom Baum der Erkenntnis waren?“ fragte Andreas. „Wer weiß?“ antwortete Katia – und es klang jetzt mehr schelmisch als andächtig. „Vielleicht auch einfach vom Baum des Lebens?“

Sie ließ seine Hand bis zu ihrem Haus in der Magdalenenstraße nicht mehr los. Und Andreas fragte sich schon, ob er mutiger sein sollte? Katia zog ihn ungemein an. Er hatte diesen Sog, seit die Frauen ihn mit über zwanzig etwas für sich entdeckt hatten, schon wiederholt gespürt, wenngleich ihm selten nachgegeben. Bei Cornelia, ja. Doch es war ein anderer Sog, vor allem von Sympathie und gemeinsamen Studienzielen getrieben. Gab es eine Neigung sui generis? Von Liebe auf den ersten Blick wollte er nichts wissen, hielt sie für zu einfältig. Befand er sich in der Position eines katholischen Priesters, der das menschlich Grenzenlose spürte – im Bewusstsein einer menschlich unerbittlichen Grenze, die viele den Eisernen Vorhang nannten? Von Freuds Es, Ich und Überich wusste er noch zu wenig. Das Es ein Lustmotor ohne Logik und Moral. Das Überich mit Biederkeit und Verboten. Dazwischen das Ich – wie ein Häufchen Unglück zerrieben?

Im Fahrstuhl blickte er Katia in die Augen: Brannte sie auch ein bisschen? Nach drei Stunden des Kennens? Schmunzelnd erwiderte sie seinen Blick. Als die Fahrstuhltür sich öffnete, schubste sie ihn sanft hinaus.

Zum Abendessen hatte sie sich umgezogen – und Katia sendete nun Signale auf ihre Art: im dünnen, enganliegenden schwarzen Wollkleid mit langen Ärmeln und extrahohem Rollkragen. Sie wirkt wie verpackt – für die Sünde, dachte Andreas. Denn fast alles, was ihr Körper ihm an Schönheit zeigen konnte, zeigte sie sorgsam verhüllt.

„Es ist wirklich jammerschade, dass Sie schon wegmüssen“, sagte Professor Isakess. „Ich glaube, Sie haben meiner Tochter gutgetan. Wie auch mir – es war sehr angenehm, wieder einmal mit einem Kollegen über die Psychiatrie zu schwätzen.“

Sie plauderten noch über dies und das. Andreas erfuhr, dass Katia eine Schwesternausbildung absolviert hatte, in einer Eppendorfer Klinik arbeitete. Noch an ein Studium dachte. Sie war acht Jahre jünger als er. Man erwog, sich auf der Rückreise wiederzusehen, falls Andreas' Schiff erneut Hamburg anlief.

Mit dem letzten Ferryboot gelangte Andreas von den Landungsbrücken zu seinem Schiff. Aufgewühlt, doch frohgestimmt stürzte er sich in den nächsten Wochen und Monaten in seine Arbeit. Er hielt täglich zweimal Sprechstunde. Stimmte mit der Hygienekommission und dem Chefkoch Speisepläne und Desinfektionsmaßnahmen ab. In Singapur wollten sie das Schiff gegen Kakerlaken ausspritzen lassen. Er impfte, bohrte Zähne, röntgte, legte Gipse an, vernähte Schnittwunden, inzidierte Abszesse, die besonders in den Tropen rasch aufblühten. Er amputierte Fingerglieder, wenn einer das Schott vor dem Nachfolgenden zu heftig und unvorsichtig zugeworfen hatte. Es gab nie eine Zeit, in der er als Arzt völlig sorgenfrei war. Wenn doch einmal, dann spielte die Crew im nächsten Hafen garantiert gegen eine einheimische Elf oder eine andere Schiffsbesatzung Fußball – und Andreas hatte mit schmerzhaften Distorsionen oder geschwollenen Knien mit „tanzender Patella“ zu tun, sodass er punktieren musste. Es war die bewegte Arbeit eines Allgemeinpraktikers. Der Seelenarzt wurde höchstens abends einmal bei Wodka und Cola in Konflikte eingeweiht. Hinzu kamen seine eigenen Konflikte. Während der langen Liegezeiten auf Reede in Korea, China und Vietnam hatte er Muße, darüber nachzudenken. Eben hatte er sich von einer hübschen engagierten Dame getrennt, weil er nicht auf dem Land versauern, sondern an der Universität forschen wollte. Nun schickte er sich an, sich Hals über Kopf in eine Dame zu verlieben, von der ihn diese schier unüberbrückbare Grenze trennte. Konnte er positiv werten, was auf den ersten Blick eher negativ zu Buche schlug? Der Schwiegervater ein schon etwas älterer Herr, aber ein renommierter Wissenschaftler. Wenn die Hormone sich beruhigt hatten, bedeutete eine Fernbeziehung Ruhe zur Arbeit. Und mit einem Mal spürte Andreas, dass er auch als Praktiker auf einem entlegenen Landstrich hätte glücklich werden können. War er ein Hans im Glück: die eine mit Haus und Hof in die Arme eines anderen getrieben, frei wie ein Vogel, ohne Bürde – stand die Nächste schöner und verführerischer vor ihm? Was normalerweise nur attraktiven amerikanischen Präsidenten passierte, sofern sie ihr Stützkorsett schamhaft verbargen. War Scham statt Stolz angebracht? Liebe brauchte Zeit und Freizügigkeit!

Als sie auf der Rückreise wieder in Singapur Halt machten, um Wasser und Diesel zu bunkern, schickte Andreas folgenden Brief ab: „Liebe Katia – oder soll ich K a t u n a schreiben, weil Du Iduna so schätzt und weil, seit ich Dir begegnete, ein Schub von unversiegbarer Lebenskraft mich anzutreiben scheint? Ich wollte nur eine Zeit als Schiffsarzt arbeiten, um Ablenkung zu haben, eines Studienkameraden Grüße seinem Großonkel zu überbringen – und wurde unverhofft eingefangen von einem Zauber. Deinem! Denn Deine Natürlichkeit und Schönheit bezauberten mich, Katia. Schönheit vergeht, sagt man. Aber nur, wenn sie nicht der Liebe begegnet, von Eitelkeit genährt wird. Mag das Gesicht alter Menschen ein bisschen verknautscht aussehen – die Erinnerung ihrer Liebe erhält es ewig schön. Vielleicht haben die Menschen sich deshalb immer wieder Götter ausgedacht, weil ihnen das nicht bewusst war. Du wirst ewig schön sein, liebe Katia, denn ich glaube, ja ich bin gewiss, dass ich ... Ich denke nicht, dass es innere oder äußere Kräfte gibt, die uns vorbestimmt lenken – und doch werde ich dieses Gefühl jetzt nicht los.“

Herzliche Grüße auch an Deinen Herrn Papa – ich umarme Dich sehr.

Andreas

PS: Von unserem Kapitän erfuhr ich soeben, dass wir Antwerpen und Rotterdam wieder anlaufen werden, Hamburg sei nicht sicher – und wenn, dann nur für Stunden. A.“

Vor Antwerpen schickte Andreas an Katia ein Telegramm: „Sind übermorgen in Hamburg. Komme gegen 15 Uhr. Knapp drei Stunden Ausgang. Am Abend wieder Auslaufen. Gruß Andreas.“

Obwohl es Andreas also sehr zu Katia hinzog, hatte er auch widerstrebende Gedanken: Wenn er nicht hinginge, hätte es auch keine Folgen. Womöglich sahen sie sich nie wieder? Weshalb sich den Stress antun? Der alte Herr würde ihn wieder mit seinen psychoanalytischen und psychiatrischen Kenntnissen verblüffen. Und mit Keksen füttern. Ob Katia überhaupt auf ihren Nachmittagssport einmal verzichten würde? Vermutlich war sie entschiedener und konsequenter als er selbst?

Sie öffnete ihm – im Nachthemd! zart gelb, mit gehäkelten Gänseblümchen im Oberteil. Kichernd hielt sie sich die Hände vor ihre kleinen bebenden Brüste. „Papa ist bei Freunden, kommt erst zu Mitternacht wieder“, sagte sie statt einer Begrüßung ...

Dr. Martin Goyk, Arzt/Psychiater, fuhr von 1973–1978 als Schiffsarzt auf Schiffen der Fischer- und Handelsflotte der DDR (Fang- und Verarbeitungsschiff BERTOLT BRECHT, Kurzreise nach Indienstellung mit MS GÖRLITZ, dann vor allem Reisen mit MS FRIEDEN, zu deren Crew noch immer ein enger Kontakt besteht), Autor mehrerer Bücher, darunter: „Rosen im Meer“ Aufzeichnungen eines Schiffsarztes, Mitteldeutscher Verlag Halle-Leipzig, 1979.

Knut Freiwald

Alte Liebe rostet nicht

Vom November 1968 bis zum Verkauf des Schiffes fuhr ich als Vollmatrose auf dem Motor-tanker LÜTZKENDORF (I). Das Schiff hatte seit seiner Indienstellung im Mai 1946 in Malmö schon ein rechtes Alter auf dem Buckel. Nach einem Kurzwerftaufenthalt bei Blohm+Voss in Hamburg transportierten wir Heizöl im Pendelverkehr zwischen Le Havre an der Seine-Mündung und Dagenham an der Themse. Ich ging mit dem I. Offizier Wache, ein älterer Herr, der auch schon als Kapitän gefahren war. Während unserer Wachzeiten plauderte er aus seiner Jugendzeit und auch darüber, dass er während der vorangegangenen Wertzeit seine alte Jugendliebe aus Danzig wieder getroffen habe.

Am 28. Januar 1969 wurde das Schiff in Hamburg an die Eisen&Metall AG Hamburg verkauft, kam jedoch ab Februar des Jahres vorerst noch bei Blohm+Voss als Tankreinigungsschiff weiter zum Einsatz.

Die Crew fuhr nach der Übergabe mit dem Bus von Hamburg zurück nach Rostock. Unser I. Offizier war nicht mit zugestiegen. Man erklärte uns, er müsse noch die neue Mannschaft einweisen. Erst viel später sollten wir erfahren, dass er die Verkaufsfahrt des Schiffes genutzt hatte, um bei seiner wieder gefundenen Jugendliebe in Hamburg zurückzubleiben.

Egal welche Motive sich hinter solch einem Entschluss verbargen, für die „Organe“ handelte es sich um „Republikflucht“, um Verrat am sozialistischen Vaterland. Die in den Heimathafen Zurückgekehrten konnten in solchen Fällen oft nur über die Motive der „Achteraussegler“ spekulieren. In diesem Falle brauchte ich das nicht. Ich konnte mir meinen Teil denken. Wenn diese alte Liebe kein Beweggrund für das „ungesetzliche Verlassen“, wie es auch genannt wurde, gewesen sein soll, dann ist dem unverständigen Kritiker wahrlich nicht zu helfen. Anbei gesagt, jeder der das Glück hatte, eine Jugendliebe zu erleben, weiß wie tief und nachhaltig dieses Gefühl über Jahrzehnte anhält.

Starke DSR-Seemannsfrauen

Im Verlaufe des Jahres 1990 vollzog sich der Wandel vom Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft mit dem VEB Deutfracht/Seereederei als Stammbetrieb hin zur Auflösung des Kombinates und der Entwicklung der DSR zur GmbH (Vgl. BG XVIII, Redaktion, Chronik eines Wandels).

Doch die Zeit schritt weiter voran und damit die Entwicklung hin zum Schlechten. Die Lage des Unternehmens wurde immer bedrohlicher, von den damit verbundenen Schicksalen der Beschäftigten ganz abgesehen. Schließlich reichte es. Am 5. Februar 1993 versammelten sich aus der verbliebenen Zahl der DSR-Angehörigen unter Begleitung durch die Gewerkschaften ÖTV und IG Metall Protestierende in Rostock zu einer Großveranstaltung, um auf die prekäre Situation hinzuweisen. Sie wollten ihren Widerspruch gegen diese Politik zum Ausdruck zu bringen. Mittlerweile war die Zahl der Beschäftigten nach Gründung der Deutsche Seereederei Rostock GmbH von 13.279 im Jahre 1990 auf 2.811 in 1993 zurückgegangen. 874 Arbeitsplätze wurden ausgegliedert, 8.882 vernichtet. Bei der Reederei BBB schrumpften die Arbeitsplätze von 2.400 auf 690 Arbeitnehmer.

Im September 1992 hatten sich einige Rostocker Seemannsfrauen zum Verein der Seemannsfrauen Ostsee e.V. zusammengefunden. Sie wollten den Versuch unternehmen, für alle Seemannsfrauen und ihre Familien, besonders in den neuen Bundesländern, eine Interessenvertretung zu schaffen. Als Angehörige dieses Vereins sprach Frau Alexandra Schädlich an diesem Tage im Februar 1993 zu den Demonstranten:

„Zu allen Zeiten, seit Menschen professionell zur See fahren, mussten Seemannsfrauen für die Ehre und den Erhalt ihrer Familien kämpfen. Kaum ein Beruf bringt solche extremen Bedingungen oft über ein ganzes Arbeitsleben für die Familien mit sich wie der Beruf des Seemanns. Fast zwei Drittel des Jahres sind unsere Männer auf See. Da kann es nicht anders sein, als dass wir Frauen die meisten Probleme des Alltags allein lösen müssen. Treffend wurde einmal formuliert: Seemannsfrauen sind das Urgestein der alleinerziehenden und emanzipierten Frauen, noch bevor diese Ausdrücke überhaupt erdacht oder zum Schlagwort wurden.

Durch alle Jahrhunderte hindurch kann man immer wieder beobachten, dass gerade der Berufsstand der Seeleute zum Außenseiter in allen Gesellschaftsordnungen gemacht wurde und Seeleute immer wieder unter wirtschaftlichen oder politischen Druck geraten. Zu allen Zeiten hat man bei Seeleuten die Liebe zu ihrem Beruf, der ein enger Verbund zwischen Natur und Technik ist, schamlos ausgenutzt.

Seit Jahren findet in Deutschland und in anderen europäischen Ländern ein enormer Abdrängungsprozess von gut ausgebildeten Seeleuten statt. Daran sind vor allem führende Politiker schuld, die die Wege dazu geebnet haben. Dieser Prozess wurde jetzt dank der ‚Treuhandanstalt‘ in den neuen Bundesländern gnadenlos fortgesetzt. Unsere Männer verlieren ihren Arbeitsplatz an Menschen, die bereit sind, durch ihre Armut die Arbeitsplätze europäischer beziehungsweise deutscher Seeleute finanziell zu unterwandern.

Nur wenige deutsche Seeleute bleiben auf den Schiffen und müssen durch enorme zusätzliche Arbeitsbelastung den Verlust an gut ausgebildeten Seeleuten ausgleichen. 160 Überstunden und mehr, unter extremsten Arbeitsbedingungen, fallen für unsere Männer an. Das ist mehr als die doppelte Arbeitszeit, die für einen Arbeitnehmer an Land zugelassen ist. Viele Seeleute der DSR fahren bereits bei Reedern in den alten Bundesländern und haben

diese Situation zur Genüge kennengelernt. Aber auch durch den Abbau von Arbeitsplätzen ist die Situation auf den Schiffen immer schwerer für die Seeleute zu verkraften.

Und allen, die mit dem Federhalter Seefahrt betreiben, wollen wir heute sagen, wir haben Angst um das Leben und die Gesundheit unserer Männer. Deshalb nehmen wir uns das Recht heraus, uns in die derzeitige negative Entwicklung in der Seefahrt einzumischen. Wir wollen nicht zusehen, wie unsere Männer zu Opferlämmern dieser Politik werden. Das sind wir unserer Ehe, unseren Kindern und Enkeln schuldig. Wir Frauen tragen diese deutsche Seefahrt in allen Konsequenzen mit.

Deshalb haben wir das Recht, von Politikern und Reedern zu fordern, dass dafür Sorge getragen wird, dass unsere Männer von jeder Seereise physisch und psychisch unbeschadet nach Hause kommen.

Gerade auf ausgeflaggten und Zweitregisterschiffen sind die Arbeits- und Lebensbedingungen oft kaum noch Menschen zuzumuten. Wir Frauen haben das Recht, uns einzumischen, weil in kaum einem Bereich der Wirtschaft die Verantwortung über Millionen von Werten, wie Schiff und Ladung, nur von einer Handvoll Menschen getragen wird. Wenn es dann durch Überlastung, Müdigkeit, Stress und schlechte Ausbildung zu menschlichem Versagen, sprich Schiffskollisionen oder sogar Schiffsuntergängen kommt, sitzen wir Frauen auch sozusagen mit auf der Anklagebank. Wir und unsere Kinder tragen dieses Geschehen in hohem Maße mit, oder wir werden zu Witwen und Waisen.

Wir haben das Recht, uns einzumischen, ich sage es noch einmal, weil unsere Angst um unsere Männer von Tag zu Tag wächst. Deshalb gehen wir auch mit unseren Ängsten an die Öffentlichkeit, wir wollen sie allein nicht mehr tragen. Doch viele Seemannsfrauen schweigen, damit sie den Arbeitsplatz ihres Mannes nicht gefährden. Aber auch viele Seeleute fordern ihre Frauen zu diesem Schweigen auf.

Da uns Rostocker Seemannsfrauen die Bedingungen auf ausgeflaggten und Zweitregisterschiffen und deren Auswirkungen bekannt sind, fordern wir heute laut und deutlich den Erhalt der Deutschen Seereederei als Ganzes, ihre Schiffe unter deutscher Flagge und die Rückflaggung aller ausgeflaggten Schiffe überhaupt.

Wir wollen nicht, dass junge Seeleute auf die Straße fliegen und durch unterbezahlte, schlecht ausgebildete Seeleute ersetzt werden. Wir fordern für unsere Männer sichere Perspektiven auf deutschen Schiffen.

Wir wollen nicht, dass ihre Ausbildung umsonst gewesen ist. Wir befürchten, dass sie sich wegen ihrer beruflichen Ausgrenzung durch ausländische Seeleute rechten Parteien oder Gruppierungen anschließen.

Wir wollen auch nicht, dass die Schiffe der Deutschen Seereederei durch ihre Ausflaggung zu einem größeren Risikofaktor für Menschen und Umwelt werden.

Denn was sich gegenwärtig auf unseren Meeren abspielt, ist ein Krieg gegen das Leben. Ein Krieg ohne Waffen, aber mit verheerenden Folgen. Was nutzen uns die großen Vorhaben, die auf der EG-Sondersitzung der Umwelt- und Verkehrsminister in Brüssel gefordert werden, Festlegung von Tankerrouten und eine grundlegende Verbesserung der Ausbildung der Mannschaften. Die ausgebildeten Mannschaften sind doch da. Sie liegen doch auf der Straße, und der Steuerzahler bezahlt ihre Arbeitslosigkeit.

Immer wieder haben Gewerkschaften, einige wenige Politiker, Seeleute, Seemannsfrauen, Seemannsmissionen und maritime Vereinigungen auf die katastrophale Lage in der Seefahrt hingewiesen. Sogar bei manchem Reeder stellten sich ob dieser Situation inzwischen Zweifel ein.

Doch bisher leider ohne Erfolg. Erfolgreich mit steigender Tendenz verlaufen die Umweltkatastrophen. Und wenn diese Entwicklung so weitergeht, können wir bald unsere Uhren danach stellen.

In einem Brief an die Präsidentin der Treuhandanstalt, Birgit Breuel, haben Seemannsfrauen unseres Vereins gefordert, sich dafür einzusetzen, dass auf allen deutschen Schiffen, auch auf den ausgeflaggten, gut ausgebildete Seeleute eingesetzt werden, um solche Katastrophen, die aus menschlichem Versagen immer häufiger auftreten, so gering wie möglich zu halten.

Es darf nicht sein, dass der Steuerzahler die Ausbildung zum Schiffsmechaniker, das Studium zum Offizier, danach deren Arbeitslosigkeit und später die ökologischen Katastrophen und Gasmasken für uns und unsere Kinder bezahlt. Heute sparen wir Pfennige an Gehältern, morgen werden wir wissen, wie teuer Seefahrt sein wird, wenn wir keine deutschen Seeleute mehr haben.

Und wir Frauen fordern hier zum zweiten Mal unsere Landesregierung auf, sich zum Erhalt der DSR zu bekennen und sich für die Seeleute einzusetzen.

Deshalb fordern wir Frauen von allen führenden Politikern, dass sie sich endlich dazu bekennen, für die Sicherheit und Gesundheit, für das Leben und für soziale Gerechtigkeit aller Seeleute einzusetzen, egal welcher Nation.

Die Lichterketten in Deutschland werden zu einem sinnlosen Ritual, wenn wir es nicht auch mit den Ausländern ehrlich meinen, die vor unserer Tür leben und unseren Reichtum erarbeiten. Wenn das nicht geschieht, wird Deutschland immer unglaubwürdiger für die Welt.

Ausländische Seeleute fahren auf deutschen Schiffen, weil sie gezwungen sind, ihre Familien zu ernähren. Gleiches gilt für unsere Seeleute. Durch ungleiche soziale Leistungen und Löhne werden die Menschen auf den Schiffen zu Feinden.

Und Feindschaft und Hass auf dem Meer sind der größte Unsicherheitsfaktor auf einem Schiff. Wir Seemannsfrauen wehren uns mit allen Kräften dagegen, dass unsere Männer zu den Vollstreckern einer modernen Sklaverei werden, mit negativen Folgen für alle Völker.

Wir brauchen eine Seefahrt, wo Kameradschaft unter den Seeleuten wieder Tradition wird. Sie ist wichtig für das monatelange Leben auf dem Meer. Diese Kameradschaft darf nicht in einem Sumpf von Unfähigkeit der Politik und Wirtschaft, Ausländerdiskriminierung und Spießbürgerei ersticken."

(Quelle: ÖTV REPORT, Nr.1 März 1993)

Seither sind fast drei Jahrzehnte ins Land gegangen. Hat sich in dieser Zeit etwas für die Seefahrt zum Vorteil verändert? Nein, die Rahmenbedingungen sind eher noch schlechter geworden.

Lutz H. Wernecke

Der DSR-Fakir

Im fernen Indien gibt es so manche ominösen Rätsel, die uns Europäer immer wieder in Erstaunen versetzen. Dort schneiden sich Fakire die Zungenspitze ab, schlafen auf Nagelbetten, laufen über glühende Kohlen oder stoßen sich Schwerter tief in den betelgefärbten Schlund ohne irgendwelche Schmerzen zu verspüren.

Auch DSR-Schiffe fahren nach Indien und so mancher Seemann konnte derartige Wunder mit eigenen Augen sehen. Aber nicht jeder DSR-Fahrer kam nach Indien. Wir auf Motorschiff TOLLENSE kamen nur bis ins Mittelmeer. Nichtsdestotrotz konnten wir, dank unseres Crewmitgliedes Henkis Erbse, an einem ähnlichen Mysterium teilhaben.

Hier soll kurz sein Spitzname entschlüsselt werden. Ein damals sehr bekannter Film aus dem Bordkino, heute wird so etwas Kultfilm genannt, hieß „Cleo, Liebe und Antike“ (nur in

der DEFA-Synchronisation sehenswert!). Der wurde vom E-Mix so lange gezeigt, bis jeder, aber auch wirklich jeder, die Dialoge auswendig konnte. Eine der Hauptfiguren hieß Henkis Poo, zu Deutsch Henkis Erbse. Ja, genau der, der das viereckige Rad erfunden hat, das am Berg nicht rückwärts rollt!

Wer mit Nachnamen Henke heißt, dem blühte, folgt man in Kenntnis des Films der Seemannslogik, dessen Verballhornung samt Anhang Erbse. An sich war Henkis ein echter Voll(blut)matrose, und als solcher war er auch dem in geselliger Runde genossenen Alkohol zugetan. Und in solch feucht-fröhlicher kollektiver Gemeinsamkeit offenbarte er uns, häufig erst nach längerem gutem Zureden, dann sein Geheimnis.

Henkis war nämlich ein Glasfresser. Nach einem gewissem Quantum Webs mit Cola sah er sich in der Lage, nach dem Leeren des Glases selbiges auch noch mit lautem Knirschen und Krachen zu verspeisen. In großen Bissen verschwand das dünnwandige Glas zwischen seinen Zähnen und wurde durch diese hörbar zermalmt. Den Glasbrei spülte er mit einem gehörigen Schluck Webs-Cola oder „Hafenbrühe“ runter. Übrig blieb am Schluss nur der etwas dicker geratene Boden des Glases. Wir saßen mit offenen Mündern, gefangen von dem uns dargebotenen Mysterium und staunten. Weder der Rachen samt Zunge, die Speiseröhre und was da alles in anatomischer Reihenfolge noch so kommt, wurden verletzt oder auch nur angeritzt.

Jede durch uns aufgenommene Speise besitzt ein Endziel, fällt dort bekanntermaßen in ein geeignetes Porzellanbecken. Wie mochte das zermalmte Glas wohl dort ankommen? Mit Polterabendgeräuschen? Und da gibt es ja noch die Sache mit der Endreinigung, die Sache mit dem Papier? Fragen über Fragen, die uns bis heute niemand beantworten konnte.

Stefan Hein

Das Brigade(tage)buch des Ro-Ro-Schiffes INSELSBERG

Mit einem Querschnitt durch den Inhalt des Brigadebuches der INSELSBERG soll auf die Handhabung dieses Instrumentes zur Entwicklung eines Schiffskollektivs stellvertretend für andere Bordchroniken eingegangen werden.

Beim sogenannten Brigadetagebuch (oder auch Brigadebuch) handelte es sich um eine literarisch-dokumentarische Darstellung der Entwicklung eines Arbeitskollektivs während der Diktatur des Proletariats. Hauptsächlich sollte es die gemeinsamen Bemühungen um die



Erfüllung der Verpflichtungen im „sozialistischen Wettbewerb“ widerspiegeln. Dabei hielten einzelne oder mehrere Autoren im Brigadetagebuch die Erfolge und Hemmnisse bei der Aufgabenerfüllung fest. Allerdings sollten auch die Veränderungen im Denken und Handeln der Brigademitglieder oder des Kollektivs gezeigt sowie die Höhepunkte im Leben der Brigade geschildert werden.

Die publizistische Tätigkeit der Brigademitglieder konnte von der reinen Mitteilung oder Notiz über die statistische

Zusammenstellung, die Stellungnahme, den Erlebnisbericht bis zum Porträt einer satirisch-glossierenden Darstellung reichen. Auch die Anwendung lyrischer Formen konnte eine legitime Darstellung sein. Die Schilderung sollte das Moment der Unmittelbarkeit einschließen, um die Darstellung wirkungsvoller erscheinen zu lassen. (nach Wikipedia)

Das Ro-Ro-Schiff INSELSBERG ex BERWALD wurde am 7. Dezember 1973 nach einem Flaggenwechsel in Stockholm von der Deutschen Seereederei übernommen und am 11. April 1985 außer Dienst gestellt und nach Griechenland verkauft. Das während dieses Zeitraumes von der Besatzung geschriebene Brigadetagebuch in insgesamt neun Bänden ist komplett erhalten geblieben und befindet sich als Leihgabe im DSR-Archiv des Fördervereins Tradition Ostseeschifffahrt e.V. in Rostock-Langenort. Alle einzelnen Bücher dokumentieren das Schiff betreffende Ereignisse wie zum Beispiel Zielvereinbarungen zur jährlichen Planerfüllung oder Ausflüge und gesellige Zusammenkünfte. Einen weiteren wichtigen Teil stellen Einträge zu politischen Ereignissen oder Feiertagen dar, so zum 1. und 8. Mai oder zum Internationalen Frauentag. Andererseits werden im Brigadebuch auch eher private Inhalte festgehalten wie Kommentare mitreisender Passagiere oder wechselnder Autoren aus der Besatzung über das Bordleben an sich und im Speziellen, sogar in Gedichtform. Jedem an Bord stand es frei, einen Eintrag zu verfassen und dabei seiner Kreativität freien Lauf zu lassen. Dadurch bedingt fällt die Qualität der Beiträge und der Jahrgänge insgesamt sehr unterschiedlich aus. Gleichwohl bewegt sich der Inhalt des Brigadetagebuches der INSELSBERG innerhalb der oben genannten festen Vorgaben.

Der erste Band der Reihe hebt sich sowohl in der grafischen Gestaltung als auch in den Themen aus den übrigen Büchern hervor. Er beginnt mit einer ausführlichen Dokumentation zum Schiff und einer Berichterstattung über dessen Indienstellung bei der DSR: „Unser Schiff trägt den Namen INSELSBERG. Sein Rufzeichen: DDVY. Es wurde 1967 in der



Patenschaftsbesuch in Tabarz (1. Mai 1974)

AB Ekensbergs Varv in Stockholm gebaut. Der jetzige Heimathafen ist Rostock. Die Gesamtlänge des Schiffes beträgt 99,131 Meter. Seine Breite über alles 15 Meter. Das Einsatzgebiet ist die Nord- und Ostsee. Es hat ein TDW von 4470 t. Die Dienstgeschwindigkeit beträgt 13,1 Knoten. Beispiele der Ladekapazität: 50 Stück Trailer von 10 Meter Länge. 410 Autos vom Typ Opel Kadett oder Zellulose im Unterraum 2150 tons.

Auf den nächsten Seiten folgen unter anderem:

- eine Reportage im Zentralorgan NEUES DEUTSCHLAND über die erste Fahrt,
- ein Bericht darüber im VOLL VORAUS,
- ein entsprechender Artikel in der finnischen Zeitung ETEEPÄIN,
- und schließlich eine Bildreportage dazu in der NBI (Neue Berliner Illustrierte), weiterhin
- ein Briefwechsel zur Aufnahme einer Patenschaftsbeziehung mit der Stadt Tabarz am Inselsberg im Thüringer Wald,
- eine Schilderung des ersten Besuches einer Delegation des Schiffes in der Patenstadt am 1. Mai 1974.

Im unterhaltsamen Teil des ersten Albums bedanken sich zwei mitreisende Giselas im Mai 1974 bei der Besatzung für das Reiseerlebnis mit diesem lyrischen Werk:

„Eine Seefahrt, die ist lustig,
eine Seefahrt, die ist schön,
Ja, so konnte man schon manchen
nach der Reise singen sehn.
War's auch nicht des Globus' andre Seite,
fanden wir die Reise trotzdem schön,
denn in Finnland gibt's zu diesen Jahreszeiten
ganz besonders lange was zu sehn.
Im Ro-Ro-Stil durch die Städte,
ja, es konnt' nicht anders sein,
denn man musste um die Wette
mit der Zeit der Sieger sein.
Auch dem Koch in der Kombüse
sei hiermit unser Dank gesagt,
denn er zauberte Genüsse,
die bei unsren Mägen hoch gefragt.“



Gedicht eines Vogtländers

Und im Herbst des Jahres verewigen sich mitreisenden Ehefrauen mit einigen Ratschlägen für ihre Nachfolgerinnen:

„Wer das Schiff INSELSBERG für eine stabile Einrichtung hält, weil der Name eines Berges dafür steht, hat sich geirrt, denn der Berg steht fest an seinem Platz, das Schiff aber ist laufend in Bewegung und zwar in alle möglichen Richtungen. Dieser laufende Richtungswechsel bringt zumindest am Anfang der Reise dein Innenleben so durcheinander, dass du als Seemannsfrau dich mal ganz und gar unseemannlich benehmen darfst. Gewarnt sei in dieser Situation vor dem gefürchteten ‚braunen Ring‘.

Wer an Bord kommt mit Strickzeug, Lehrbüchern und allerlei guten Vorsätzen sollte diese schnell über Bord werfen, denn nachdem die Leinen losgeschmissen sind, verfällt jede sonst so tüchtige Ehefrau in eine Art ‚Halbschlaf‘, aus dem du in der Regel nur zu den Mahlzeiten voll erwachst, falls es mal nicht schaukelt.

Der Landgang, einst Entspannung und Freude jeder Ehefrau, ist auf diesem Schiff ein Opfer des Ro/Ro geworden. Wenn du ihn nicht strategisch nach Straßenzügen und Kaufhäusern vorbereitest und mit der ersten Leine an Land bist, hast du schon verloren. In der Stadt musst



du dich bedingungslos deinem Ehegatten anvertrauen, denn nur er behält die Übersicht über besuchte Stätten und fahrende Autos."

Als erstes und einziges Ro-Ro-Schiff der Flotte weiß die Betriebsführung anfangs nicht so recht wohin mit dem Frachter im sozialistischen Wettbewerb. Somit wird die INSELSBERG fürs erste in die Schiffsgruppe der 840er Kümos eingegliedert und die entsprechenden Urkunden zur Platzierung in den einzelnen Wettbewerbsetappen (Quartale) ausgereicht. Insgesamt erwirbt das Schiff dokumentarisch belegte Verdienste während dieser elf Jahren mit

- Urkunden für vorbildliche Arbeit auf dem Gebiet der Schadenverhütung durch die Auslands- und Rückversicherungs-AG,
- Urkunde für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb und für die Festigung der Freundschaft mit der Sowjetunion durch die Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft,
- Urkunde für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb durch den Verkehrsminister,
- Urkunden für verschiedene vordere Plätze im sozialistischen Wettbewerb des Flottenbereiches innerhalb der Schiffsgruppe,
- Urkunden für hervorragende Ergebnisse im sozialistischen Wettbewerb mit dem Prädikat Bestes Schiffs-kollektiv der Schiffsgruppe,
- Urkunde als bestes Schiff des Flottenbereiches,
- Urkunde für hervorragende Initiativen auf dem Gebiet des Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutzes und bei der Schadenverhütung durch den Generaldirektor,
- Urkunde als energiewirtschaftlich vorbildlich arbeitendes Schiff durch den Generaldirektor,
- Urkunde als Anerkennung im Kulturwettbewerb Literatur/Musik durch Generaldirektor,
- Urkunde zur Medaille der Messe der Meister durch Rat des Bezirkes,
- Urkunden für hervorragende Leistungen im zwischenbetrieblichen sozialistischen Wettbewerb der Kombinatbetriebe durch den Generaldirektor.



Subbotnik (1977)

Im Band der Folgejahre 1975/76 werden die Seiten unter anderem gefüllt mit

- einer Reportage über das Schiff in der Neuen Deutschen Bauernzeitung,
- der Eröffnung des Barbetriebes auf der INSELSBERG,
- Spendenlisten zur internationalen Solidarität,
- dem Besuch einer Sauna in Helsinki,
- dem Wettbewerbsprogramm für 1976,
- Persönlich-schöpferischen Plänen zu Ehren des IX. Parteitages,

Gebühren	Gold-					Übermittelt	Lfd. Nr. A29	
	Fr.	et.	Mark	Pf				
Bordgeb.					Seefunk- telegramm	am: 22.4.		
Küstengeb.						um: 0648		
Landgeb.						an: y5m		
Sonst. Geb.						durch: ka		
Summe:								
Gattung	Schiffsname		Rufzeichen	Nr.	Wortzahl	Tag	MGZ	via
msa	MS „Inselfberg, Y-0Y			3	78	21	1800	=
sekretariat der sed des ksh								Anschritt
(Gebührenpflichtige Dienstvermerke)						(Empfänger)		
						rostock - ueberseehafen =		
(Straße)			(Hausnummer)		(Bestimmungsort)			
zwischenabrechnung des kampfprogrammes der go stammesatzung ms inselfberg zu ehren des 10. parteitages der sed. alle punkte erfüllt. erste auswertung der dokumente des 10. parteitages in go und besatzung erfolgt. zustimmung zu weiteren zielen der sed bei allen besatzungsmitgliedern. kampfprogramm und wettbewerbsprogramm aktualisiert. verpflichtung bis jahresende :nein weiteren kandidaten vorzubereiten, 143 to mdf, 22,2 to dk und vom konto 317 mindestens 5200 Mark einzusparen , desweiteren werden 600 std. an eigenleistungen erbracht. = partei sekretär +								
Absender:						Förderung der Deutschen Post		
						Mark Pf		

- einem Reisebericht unter dem Titel „Mit Solidaritätsgütern nach Syrien“,
- einer Frauentagsfeier,
- einem Bericht zu Gewerkschaftswahlen,
- dem Rechenschaftsbericht zur Wahl der Schiffsgewerkschaftsleitung.

Die nachfolgenden Bände unterscheiden sich nur unwesentlich innerhalb dieser Themen:

Wettbewerbsprogramme sowie Kultur- und Bildungspläne und deren Auswertungen, Pläne für Eigenleistungen mit Berichterstattung, Gegenpläne, Persönlich-schöpferische Pläne unter jeweils neuem Motto, Maßnahmepläne zur Jugendförderung, Parteiwahlen, militärisch-maritime Ausbildung, Geldspendenlisten zu immer neu propagierten Anlässen, Subbotnikberichte und deren Abrechnung, Kampfprogramme und Rechenschaftsberichte gesellschaftlicher Organisationen, Neuererwesen, Planeröffnungen, Titelverteidigungen als Kollektiv der sozialistischen Arbeit und als Kollektiv der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft, Sport an Bord (sogenanntes Solidaritätsschießen), FDJ-Wahlen, Teilnahme an Kampfdemos zum 1. Mai, Glückwunschtelegramme und Grußadressen vom Betrieb und aus der Patenstadt, Soldatenbriefe.



Solidaritätsmarken

Außerhalb dieser Pflichtübungen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden muss, da zur Genüge bekannt, berichten die Bände unter anderem über ein Bordfest im Seeleutefreizeitzentrum Oldendorf, ein ebensolches im Rostocker Zoo, eines im HAUS SONNE und ein anderes im Interclub Rostock, Bowlingabende in der Sport- und Kongresshalle Rostock, einen Bowlingabend im englischen Hull, einen Besuch des Kulturparks Linnanmaki in Helsinki, eine Exkursion nach York/England, einen Trip in den Marineland Amusement Park Scarborough, einen Ausflug in die Eremitage Leningrad, eine Sightseeingtour durch London, eine Wertzeit in Cuxhaven mit Besuch des Schifffahrtsmuseums Bremerhaven und über die Arbeit des Fotozirkels an Bord des Schiffes.

Erst 1979 greifen Passagiere unter dem Codenamen „Sys-pur“ (Mitarbeiter des Synthesewerkes Schwarzheide) wieder zur Feder:

„Wir fahren nun schon viele Jahre mit euch über die Ostsee hin.
 Manch einer kriegt zwar graue Haare, hat er die Seekrankheit im Sinn.
 Ist auch die MS INSELSBERG, verzeiht uns bitte den Vergleich,
 gegen andere Pötte nur ein kleiner Zwerg,
 sie bringt uns sicher über'n Deich.
 Drum wollen wir mal Danke sagen,
 dem Schiff mit der gesamten Crew,
 wir konnten uns noch nie beklagen,
 drum steigen wir stets gerne zu.
 Wir wünschen allzeit gute Fahrt und ist das auch nicht allzu viel,
 man hofft, da Neptun mit Wasser spart,
 immer 'ne Handbreit davon unterm Kiel.“



ABC-Manöver

Nun ja, an Schiller's „Glocke“ reicht dieses lyrische Werk nicht ganz heran, aber der gute Wille ist erkennbar.

Zum Internationalen Frauentag am 8. März 1980 bedankt sich eine Stewardess ganz herzlich bei ihren männlichen Kollegen:

„Die Glückwünsche und Gratulationen an uns fielen zwar nicht besonders vornehm aus, das machte uns nichts aus. Eigentlich sollte dieser Tag ein ganz normaler Arbeitstag für uns Frauen werden. Aber es kam alles ganz anders. Als wir geweckt wurden, stand die Frühlingssonne schon viel höher als sonst. Frühling und arbeitsfrei, das ließen wir uns gefallen. Das Frühstück wurde uns heute mal serviert. Einen Strauß Osterglocken bekam eine jede von uns, dazu eine kleine Aufmerksamkeit, welche wir nach der kleinen Festrede vom Kapitän erhielten.

Natürlich wurde an diesem Tag ein kleiner Umtrunk gemacht. Sektfrühstück war angesagt. Zu allen Mahlzeiten gaben sich die Jungs Mühe, es uns so angenehm wie möglich zu machen. Und es ist ihnen durchaus gelungen, obwohl im gleichen Atemzug gesagt werden muss, dass es ganz ohne Frauen doch nicht immer geht.“

1981 schildert ein Lehrling das Dilemma mit der Seekrankheit: „Das Unglück an der Seefahrt begann für den Lehrling ‚Opa‘ immer mit der Schaukelei in der Nordsee. Kaum begann die INSELSBERG etwas zu schaukeln, wurde Opa auch schon übel, das sich in Appetitlosigkeit sowie Erbrechen steigerte. Opa hörte von allen Seiten auf sich einreden, wie z. B. ‚Du musst Tee trinken‘, ‚Iss trockenes Brot‘, ‚Schau immer schön ins Wasser‘ oder der Rat, Speckwürfel am Band in den Rachen einzuführen und hoch und runter zu ziehen. Die Seekrankheit, die unseren Lehrling packte, ließ und ließ nicht von ihm. Auf der letzten Reise geschah nun das Wunder. Mit matten Augen und leerem Magen taumelte der zur See fahrende für untauglich Verurteilte durch die Trockenlast, und was erblickte er – eine Tüte Grieß. Das erschien



Subbotnik-Pause (1977)

ihm als seine Rettung. Mit letztem Einsatz kochte er sich einen Grießbrei, den der Magen auch verarbeitete und sein Wohlbefinden sich schnell wieder einstellte. Die Moral von der Geschichte: Oh Raubein in der Seefahrt, soll es euch erwischen so wie mich, esst Grießbrei, das hilft sicherlich! – Opa“

Im Herbst 1982 ereilt die Besatzung ein schwerer Schicksalsschlag. Mit Erschütterung erhält sie im Verlaufe des 11. November Kenntnis vom Ableben des großen Kommunisten und Freundes des Volkes der DDR, Leonid Breshnew. Während einer Gedenkveranstaltung, von der Parteileitung, der Schiffsleitung und der Leitung der DSF-Gruppe gemeinsam organisiert, wird das Wirken und Leben des Genossen Leonid Breshnew für den Fortschritt der Menschheit und die Erhaltung des Weltfriedens gewürdigt. Der Parteisekretär formuliert ein Kondolenzschreiben an den Generalkonsul der UdSSR in Rostock, das in dieser pathetischen Form seit dem Tode Stalins nirgendwo wieder zu lesen gewesen war. „Wir, die Stammbesatzung des Motorschiffes INSELSBERG, haben tiefbewegt Kenntnis genommen vom Ableben des Generalsekretärs der KPdSU und Vorsitzenden des Obersten Sowjets der UdSSR, Genossen Leonid Breshnew.

Genosse Breshnew hatte wesentlichen Anteil an der Erhaltung des Weltfriedens und an der Durchsetzung des proletarischen Internationalismus. Wir verlieren mit ihm einen großen Freund und Bruder, der sich stets mit der Entwicklung der sozialistischen Staatengemeinschaft verbunden fühlte. In all unseren Handlungen war und ist er uns ein blühendes Vorbild. Seine hervorragenden Leistungen sind für uns Ansporn und richtungweisend beim Aufbau der kommunistischen Gesellschaftsordnung in der DDR.“

So ähnlich dürfte das Echo auf den Tod des Großen Vorsitzenden wohl auch auf anderen DSR-Schiffen gewesen sein.

Besatzung in der Patenstadt, etwa 50 km nördlich von Dresden gelegen, übernehmen. Beschlossen und verkündet! Eine telegraphische Ankündigung an den Bürgermeister wurde flugs vom Funkoffizier abgesetzt.

In dieser Rolle eines „Einzelkämpfers“ nicht gerade glücklich, wurde dem vom Prinzip her gut gemeinten Anliegen entsprochen. Einen Tag nach Abmustern setzten sich die Marnaus in bester Stimmung mit ihrem Trabant 601 in Marsch.

Das änderte sich rasant, als uns auf der Strecke von Jüterbog nach Treuenbrietzen ein von hinten überholendes sowjetisches Militärfahrzeug von der Fahrbahn drängte. Die kurz zu sehenden Reifen waren größer als der Trabant 601 selbst. Nach kurzem Knall landete unser Trabi auf dem Dach in einem Graben. Der Unfallverursacher fuhr unbeeindruckt weiter.

Der Fahrer eines Wartburg, den es ansonsten im Gegenverkehr frontal erwischt hätte, drehte glücklicherweise um und preschte dem Fliehenden nicht nur hinterher, sondern brachte ihn durch ein rasantes Manöver in Manier des Geheimagenten Ihrer Majestät James Bond zum Anhalten und Umkehren.

Inzwischen halfen Herbeigeeilte den Insassen aus dem recht zerbeulten, aber nicht brennenden Trabant herauszukommen. Eine Schadensaufnahme durch die herbeigerufene Volkspolizei und „die Freunde“ in Gestalt einiger sowjetischer Offiziere nach dem Motto „Nix verstehen!“ erfolgte. Nicht sehr tröstlich klangen die Bemerkungen eines Polizisten, dass ja außer reparablen Schäden sonst nichts weiter passiert sei. Denn sehr oft wären gerade auf diesem Streckenabschnitt, da sich links und rechts der Straße Panzerübungsflächen befänden, Tote zu beklagen.

Nach einer Notreparatur wurde mit zitternden Händen die Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit nach Gröditz fortgesetzt. Übermüdet steuerte der Autor sofort das Rathaus an, wo wir überaus freundlich begrüßt wurden. Über das unverschuldete Vorkommnis ausführlich berichtend, organisierte der Bürgermeister eine sofortige Reparatur in einer PGH-Werkstatt. Deren Leiter erinnerte sich noch gut an unser gemeinsames Zuprosten an Bord.

Die nächsten Tage verliefen mit dem Besuch von Einrichtungen und Veranstaltungen wie im Fluge. Inzwischen wurde der Trabi bis auf die Außenlackierung pikfein hergerichtet. Die „saftigen“ überreichten Rechnungen besaßen erträgliche Zahlungsfristen.

Als bemerkenswert stellte sich auch der Besuch der örtlichen Vertretung der Staatlichen Versicherung der DDR heraus. Der dort tätige Mitarbeiter verweigerte die Annahme einer Schadensmeldung, da sie in solchen Fällen nach eigener Ausdeutung nicht zuständig wären. Es wurde empfohlen, sich direkt mit den Zuständigen der siegreichen sowjetischen Roten Armee in Verbindung zu setzen.

Damit spätere angebliche Fristenüberschreitungen nicht wirksam werden konnten, ersuchte der Autor zumindest eine Bestätigung des Erscheinens in der Dienststelle zu erhalten. Auch nach langen Debatten zeigte der herbeigerufene, sehr inkompetente Vorgesetzte keinerlei Einsicht und kein Verständnis für das Anliegen. Jetzt wurde es ungemütlich!

Ich drohte, die vorhandene Einrichtung zu zerstören. „Dann rufen wir aber die Polizei!“, meinten verängstigt die beiden Herren. Darauf der Autor: „Bravo, dann habe ich wenigstens eine amtliche Bestätigung, dass ich hier war!“

Es folgte erneutes Palaver. Dann wurde nach einigen verworfenen Fassungen endlich ein Schriftstück ausgestellt, welches nur Uhrzeit, Tag und anwesende Personen, aber keineswegs den Anlass, am Ort bestätigten.

Nach herzlicher Verabschiedung von den Gastgebern in Gröditz verlief die Heimreise nach Rostock ohne Zwischenfälle. Umgehend wurde in der Heimatstadt die Staatliche Versicherung der DDR aufgesucht. Auch hier fühlte man sich anfangs in diesem pikanten Fall nicht für zuständig. Erst als der Autor dem Allerobersten unmissverständlich erklärte, dass er mit der einzigen Versicherung der Republik für Privatkunden und nicht mit der Roten Armee ein

Vertragsverhältnis abgeschlossen habe und bei einer Verweigerung der Leistungen er eine Klage auf Schadensregulierung beim Kreisgericht einreichen würde, wurden einige Anwesende merklich unruhig. Diesen geäußerten Standpunkt wollte man aber vorsichtshalber schriftlich haben. Nichts einfacher als das. Mit Quittung wurden schließlich Unfallbericht, Fotos und alle Rechnungen übergeben.

Eine Klärung in Berlin-Karlshorst, nach der Kapitulation Hauptquartier der sowjetischen Militäradministration in Deutschland und danach Oberkommando der sowjetischen Truppen in der DDR, sollte kurzfristig erfolgen, hieß es. Bis dahin wurde um Stillschweigen gebeten. Kurze Zeit später wurde der Autor informiert, dass die Versicherung die komplette Regulierung einschließlich noch ausstehender Farbarbeiten übernehmen würde.

Eigene Ausgaben, wie die Kosten der ersten Hilfsreparatur, wurden zügig und anstandslos beglichen. Ebenso die erst einige Wochen später abgeschlossene Lackierung. Mit einem Dank zum glücklichen Abschluss war auch eine schriftliche Erklärung über ein vereinbartes Schweigen gegenüber Dritten verbunden, nach der Devise, dass nicht sein kann was nicht sein darf. Dieser Vorbehalt dürfte verjährt sein, sodass diesem Schritt an die Öffentlichkeit heute nichts mehr im Wege steht. Noch lange Zeit danach blieb mein Verhältnis zur Deutsch-Sowjetischen-Freundschaft allerdings erheblich getrübt.

In der Lackierwerkstatt stand nicht gerade eine große Palette von möglichen Farbtönen zu Auswahl. Zweifarbig sollte das Auto jedoch aussehen. Man einigte sich auf die Seiten hellgrün, das Dach orange. Einige Tage nach der Farbgestaltung kam unsere älteste Tochter aufgeregt in die Wohnung gelaufen und beschwerte sich, dass die spielenden Kinder blöde Witze über den dort parkenden Trabi in den Farben „Spinat mit Ei“ machen würden. Nach kritischem Blick aus dem Fenster konnte nur festgestellt werden: „Stimmt“. Bis zum Verkauf blieb dieser Name für unser robustes und pflegeleichtes Auto erhalten.

Anzumerken ist noch, dass sehr viele Schiffe, bevorzugt diejenigen mit Städtenamen oder Namen von Großbetrieben, lange Jahre sehr intensive Partnerschaftsbeziehungen aufgebaut und unterhalten haben. Gerne hat sich auch der Autor immer wieder bei der Präsentation „seines“ Schiffes, seiner Reederei und seines Berufsstandes mit vielen guten Erinnerungen eingebracht. Für das Erlebte als abgeordneter offizieller Vertreter des MS GRÖDITZ in der Patenstadt trifft das leider nicht zu.

Jochen Müller

Bootsmann Siggı verhandelt

Auf MS GRÖDITZ in der Werft Ilyichevsk am Schwarzen Meer. Die Arbeiten gingen nur schleppend oder gar nicht voran. Es half auch kein ernstes Wort vom Chief oder Kapitän. Bei der ukrainischen Werftleitung liefen die Uhren rückwärts. Bis Bootsman Siggı in Aktion trat. Bei uns an Bord erfolgte die Arbeitseinweisung pünktlich zehn Minuten vor Acht: Maschinencrew beim I. Ing. Ebs, Deckscrew beim Bootsman Siggı. Kurz darauf war Siggı für den ganzen Tag nicht mehr auffindbar. Wenn man an Deck nach ihm fragte, wurde einem unter vorgehaltener Hand zugeflüstert: „Der Bootsman verhandelt!“

An Deck stand ein grüner Baucontainer. Darin trafen sich irgendwann allmorgendlich der ukrainische Bauleiter und seine Vorarbeiter. Genau in diesen Container hatte sich Siggı eingeschlichen, zuvor zwei Flaschen Serschin-Wodka unter der Wattejacke versteckt. Am späten Mittag mussten unsere Decksleute ihn in seine Kammer verfrachten, wo er sich zum Ausruhen einschloss.



MS GRÖDITZ im Überseehafen Rostock

Ab dem nächsten Tag erschienen die ukrainischen Werftarbeiter pünktlich. Der zuletzt angesetzte Termin zum Ausdocken wurde fast eingehalten. Gegenleistung, ausgehandelt von Bootsmann Sigg: Sein tägliches Vorbeischauen im Baucontainer, plus einem Abschlussabend für einige wichtige Werftarbeiter an Bord unseres Schiffes. Es wurden gereicht Zwiebeln, Brot, Schmalz, dazu viel Knoblauch und natürlich reichlich Serschin-Wodka. Im Brigadetagebuch wurde dieser Abend als gelungenes Treffen im Rahmen der DSF (Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische-Freundschaft) abgerechnet.

Hans Riemer

Scherstift

Es ist manchmal verdammt schwer, nach 40, 50 Jahren einen ehemaligen Arbeitskollegen wiederzuerkennen. Das musste auf den Treffen der DSR-Seeleute schon mancher erfahren, so auch ich.

Nach dem Studium zum C5 stieg ich 1967 als III. Technischer Offizier nach der Baubelehrung ab Indienstellung auf die NAUMBURG auf. 2005 traf ich in Reinsberg Mario, der seinerzeit als Assi dort gemustert war. Er machte mich mit einem mir unbekannten Kollegen bekannt, der im Gespräch erwähnte, dass er neben anderen Schiffen auch auf dem DS WISMAR gefahren sei. Auf diesem Dampfer war ich auch gefahren. Ich kannte von dort her einen sehr schlanken Motorenhelfer, welchen wir Scherstift nannten. „Der bin ich“, meinte er.

„Bist du wirklich der Scherstift?“, wollte ich wissen. Es gab nämlich einen Vorfall, den niemand außer uns beiden wissen konnte. Ich erklärte ihm: „Wenn du Scherstift bist, warst du damals mit dabei, wo wir das Russen-Motorrad hinten angehoben haben.“ Sofort kam seine Antwort: „Was, das kennst du auch?“ Ich hatte zu DDR-Zeiten niemanden darüber etwas

erzählt. Er meinte, er habe auch keinem ein Sterbenswörtchen davon berichtet. Wir wären womöglich deshalb in Sibirien gelandet.

Der neu hinzugekommene Kollege Scherstift war Rolf. Ich hatte ihn nach unserer gemeinsamen Fahrzeit auf DS WISMAR 1965 nie wieder gesehen. Nach 40 Jahren hatten wir uns zufällig in Reinsberg wiedergetroffen.

Nun will ich aber erzählen, was es mit dem Russen-Motorrad auf sich hat.

Ich hatte damals meine Motorenhelfer- und Assi-Fahrzeit auf GTMS FRITZ HECKERT sowie den Vorbereitungslehrgang zur Ingenieurschule hinter mir und wollte im Herbst 1965 in Warnemünde mein Studium beginnen. Vor Studienantritt sollten wir noch unsere Dampf-Fahrzeit absolvieren. Somit kam ich auf das Dampfschiff WISMAR und fuhr dort als Assi bis zum Verkauf des Schiffes an Griechenland.

Auf der WISMAR mit Kohlefeuerung war die Arbeit hart, aber eine fantastische Besatzung lernte ich dort kennen. Sie hielt gemeinsam fest zusammen. Wir fuhren damals nur noch in der Ostsee. In Klaipeda, dem ehemaligen deutschen Memel, holten wir bei den „Freunden“ Stahl-Halbfabrikate. Da es in Klaipeda nichts Interessantes zu sehen gab, gingen wir dort oft in den Seemannsclub. Eines Tages saßen wir dort wieder einmal zu dritt fast alleine im Club. An einem Nachbartisch saß ein Einheimischer. Er kam an unseren Tisch und fragte in deutscher Sprache, ob er sich mit zu uns setzen könne. Wir boten ihm Platz an unserem Tisch an. In der Unterhaltung erfuhren wir, dass er von Beruf Fischer war und aus Litauen stammte. Wir unterhielten uns sehr nett. Zu vorgerückter Stunde wurden Witze erzählt. Der Litauer kannte Witze, welche wir noch nie gehört hatten. Wir kugelten uns vor Lachen. Auf einmal kam die Bedienung an unseren Tisch und sagte etwas in russischer Sprache zu dem Litauer. Der Litauer wurde ernst. Wir wollten nun wissen, was die Kellnerin ihm mitgeteilt habe.

Er erklärte, dass sie gesagt hätte, wenn wir weiter so laut wären, hole sie die Miliz. Das war ein Ding! Wir befanden uns ganz alleine im Seemannsclub. Niemand war weiter zugegen. Wir ließen uns nicht stören, aber unterhielten uns etwas leiser. Auf einmal ging die Tür auf und zwei Milizionäre betraten den Seemannsclub. Die Bedienung kam mit ihnen an unseren Tisch und zeigte auf den Litauer. Eine Diskussion schloss sich an, welche mit der Festnahme des Litauers endete. Er wurde nach draußen abgeführt. Dabei hatte er nichts getan als sich mit uns zu unterhalten.

Wir folgen ihm. Draußen stand eine Molotow 700, ein deutsches Motorrad, welches die Sowjets ab Mitte der 30er-Jahre von der Fa. Zündapp nachbauen durften. Das Motorrad hatte Kardanantrieb und einen



Mario, der Autor und Rolf, der „Scherstift“



Rolf „Scherstift“

Seitenwagen, welcher ebenfalls angetrieben wurde. Die Milizionäre steckten den Litauer in den Seitenwagen und wollten losfahren. Da hob der Bootsmann, ein Hüne, das Motorrad hinten an, die Räder drehten durch, und wir anderen beiden, Scherstift und ich, zerrten den Litauer aus dem Beiwagen heraus und rannten alle gemeinsam davon. Um das Motorrad standen sofort viele Sowjets wie versteinert herum. Keiner traute sich etwas zu unternehmen oder den Milizionären zu helfen. Wer sich der Miliz widersetzte, wurde damals sehr hart bestraft.

Die Milizionäre kamen uns mit dem Motorrad hinterher. Auf einmal rief der Litauer, dass jeder von uns in eine andere Richtung rennen solle. Wir stoben auseinander. Als ich mich umdrehte, war niemand mehr zu sehen. Ich wusste nicht wo ich mich befand. Mir fiel ein, dass wir ja unsere Zeche noch nicht bezahlt hatten. Aber das war mir momentan auch egal. Mir ging durch den Kopf, was morgen sein würde. Wir hatten ja noch am kommenden Tag zu laden, und wenn morgen die Milizionäre an Bord kämen und uns wiedererkennen würden, dann wäre mein Studium futsch und bestraft würde ich ebenfalls noch. Die Kellnerin wusste ja, dass wir Deutsche waren.

Erschwerend kam noch hinzu, dass es dunkel war. So irrte ich umher, kam an einen Fluss und konnte an der Fließrichtung des Wassers erkennen, wo es zum Meer ging. Ich lief in Fließrichtung weiter. Dann wurde es heller. Es kam endlich der Hafen mit seinen Kränen in Sicht. Ich war froh. Problemlos kam ich auch durch das Hafentor. Von weiten sah ich schon unseren Dampfer liegen. Ich guckte nicht schlecht, denn die halbe Besatzung stand an Deck und rief: „Schnell, wir warten nur noch auf dich!“ Ich wusste aber nicht, warum sie nur noch auf mich warteten. Dann erfuhr ich es. Der Kapitän hatte jedem der Schauerleute ein Flasche Wodka versprochen, wenn sie noch abends mit dem Laden fertig würden. Das zog. Somit konnten wir auch sofort auslaufen. Der Bootsmann und Scherstift waren kurz vor mir an Bord gekommen. Damit lösten sich alle meine Bedenken in Wohlgefallen auf.

Niemanden habe ich erzählt, aus welchem wirklichen Grund ich erst so spät an Bord gekommen war. Das behielt ich für mich unter Verschluss, bis ich Scherstift nach 40 Jahren wieder traf.



Dampfschiff WISMAR (aus Seewirtschaft 4/1989)

Episoden deutsch-sowjetischer Freundschaft – unverordnet

Die Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft (DSF) war in der DDR allgegenwärtig. Angehörige von Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie anderer staatlicher Institutionen kamen in der Regel nicht umhin, Mitglied dieser Organisation zu werden. Normalerweise zahlte man seine 50 Pfennige Monatsbeitrag und damit war die Sache erledigt. Die SED-Parteileitungen der Fischerei- und Handelsflotte der DDR hatten es sich zur Aufgabe gemacht, alle Besatzungsmitglieder für die deutsch-sowjetische Freundschaft aktenkundig und gerichtsfest zu gewinnen – dies zu erledigen, oblag den Politoffizieren. Allerdings gestaltete sich die Freundschaft zu den Völkern der Sowjetunion häufig in einer Weise, wie sie in den Plänen der DSF nicht vorgesehen war.

Erste Episode

Auf dem Fracht- und Ausbildungsschiff, auf welchem ich damals als Ausbildungssoffizier fuhr, gehörte zu jener Zeit nur ein Angehöriger der Stammbesatzung, nämlich der II. Ing., nicht der DSF an. Er war noch nicht einmal Genosse der SED, weswegen er aus mangelnder fachlicher Qualifikation nicht zum I. Ingenieur befördert wurde. Der Polit hatte es sich nun in den Kopf gesetzt, diesen Ingenieur wenigstens für die o. g. Organisation zu werben, um der Kreisleitung ein weiteres „Schiff der deutsch-sowjetischen Freundschaft“ melden zu können. Der II. Ing. wollte allerdings genau wissen, warum er denn diesen Schritt tun solle, wo er doch von der DSF-Grundorganisation an Bord so gut wie nichts Sinnvolles vernommen habe. Darauf entwickelte sich der folgende kurze Dialog: „Hör mal, Micha, die gesamte Stammbesatzung ist in der DSF, da kannst du nicht abseits stehen.“ „So, dann erkläre mir mal, warum ich unbedingt da Mitglied werden soll, ich merke von der Truppe hier überhaupt nichts.“ „Micha, das ist zweitrangig. Mit deiner Mitgliedschaft demonstrierst du deine Freundschaft zur Sowjetunion.“ „Also, wenn du etwas über meine Freundschaft zur Sowjetunion wissen willst, dann lass dir mal vom Purser meine Wodkarechnung zeigen.“

Der Polit hat daraufhin von fortgesetzten Werbungsgesprächen Abstand genommen. Um weiteren diesbezüglichen Nachstellungen des Polit etwas aus dem Weg zu gehen, hatte sich der II. Ing. als Stabsmatrose d. R. dann entschlossen, die Leitung des unvermeidlichen Reservistenkollektivs zu übernehmen – keine unmäßig stressige Angelegenheit.

Zweite Episode

Wir lagen eines Tages im damals noch recht kleinen kubanischen Zuckerhafen von Nuevitas an einer Fingerpier gegenüber einem auf der Warnowwerft gebauten sowjetischen Frachter. Um sich in der endlosen Warterei auf Bedienung die Zeit zu vertreiben, angelten unsere Jungs sowie die sowjetischen Seeleute von der Pier aus. Übrigens haben Letztere alles, was unsere Jungs aus dem Wasser zogen, aber nicht selbst essen wollten, wie zum Beispiel silberglänzende Muränen, gern zur weiteren Verwertung angenommen.



Ich sah den Leuten beim Angeln zu. Da ich leidlich Russisch sprach, hielt ich es für eine gute Idee, einen fischenden sowjetischen Seemann anzusprechen und so freundschaftliche Kontakte zu den Völkern der Sowjetunion zu knüpfen. Ich fragte ihn also, was er von dem in der DDR gebauten Schiff halte. Er sah mich kurz an und seine Antwort kam prompt: „Rache für Stalingrad!“ Ich hielt es daraufhin für angezeigt, meine Kontaktaufnahme zu diesem Vertreter des sowjetischen Brudervolks erst einmal abubrechen. Kurze Zeit später hatte ich aber Gelegenheit, diese zu reanimieren.

Wenn es das Wetter während der Hafenliegezeiten zuließ, wurden nach Einbruch der Dunkelheit einmal wöchentlich auf dem Achterdeck Filme vorgeführt, was von der Besatzung gern angenommen wurde. Der E-Ing. fungierte als Filmvorführer. Er benutzte ein Vorführgerät, auf dem die Filmrollen nach Durchlauf gewechselt werden mussten, was eine gewisse Zeit in Anspruch nahm. In der Regel bestand ein Spielfilm aus drei Rollen.

Am Morgen nach einem Filmabend wurde ich an die Gangway gerufen. Dort warteten zwei sowjetische Seeleute vom Schiff gegenüber mit Filmrollen unter dem Arm. Einer von ihnen war der Funkoffizier, der mich am Vortag sehr anschaulich sein Urteil über das DDR-Schiff wissen ließ. Die sowjetischen Genossen wollten mit uns Filme tauschen, da sie von ihrem Schiff aus unsere Vorführung vom Abend zuvor verfolgt hatten. Ich sagte, dass sich das machen ließe und wollte den E-Mix bitten, die drei Filmrollen herbei zu schaffen. Nein, nein, meinten sie, nur die mittlere Rolle möchten sie gern haben. Es ging übrigens um einen im Mittelalter spielenden ungarischen Film, dessen Titel mir entfallen ist. Der E-Mix und ich schauten uns verwundert an, aber dann begriffen wir den Hintergrund dieses Wunsches: Im mittleren Abschnitt des Filmes jagten rüde Landsknechte eine Schar splitternackter Nonnen minutenlang durch die Gegend und spielten mit ihnen ihre Spielchen, was von unseren Jungs johlend zur Kenntnis genommen wurde. Die sowjetischen Kollegen fanden – ich weiß nicht, wieso – nur diesen Teil des Films auch ohne Deutschkenntnisse attraktiv. Sie bekamen die entsprechende Filmrolle und wir erhielten im Tausch den berühmten MOSFILM-Klassiker von Sergej Eisenstein „Der eiserne Strom“. Der E-Mix vermutete, ob zu Recht oder nicht, dass dieser MOSFILM auf wenig Interesse stoßen würde. Deshalb führte er ihn am nächsten Abend zur ungeteilten Heiterkeit der Zuschauer rückwärts vor.

An einem der folgenden Tage brachten unser Funkoffizier und ich den Film zurück. Wir wurden in die Kammer des sowjetischen Funkers gebeten, worauf jener dieses Datum erst einmal zum „Tag des Funkers“ ausrief. Ein sowjetischer Ingenieur kam hinzu und es wurde russische Gastfreundschaft zelebriert: „Stolitschnaja“ floss in Strömen, Dorschleber mit Schwarzbrot und Zwiebeln sowie Gürkchen wurden in Größenordnungen konsumiert, unzählige Trinksprüche auf Gott und die Welt wurden ausgebracht, des Funkers heimatliches Schwein, genannt „Pirat“, und die Kuh vom Ingenieur namens „Musja“ eingeschlossen, denn Trinken ohne Toast gilt in Russland als Sauferei. Im Hintergrund rauschte eine Kassettenkopie, auf der mit Mühe und gutem Willen der Gesang von Iwan Rebroff zu identifizieren war. Unsere Gastgeber behaupteten beharrlich und belehrungsresistent, dass Iwan Rebroff ein emigrierter weißgardistischer Offizier wäre. Wir ließen sie schließlich in ihrem Irrglauben, um die frisch geknüpften deutsch-sowjetischen Freundschaftsbande nicht zu gefährden. Als wir gerade noch halbwegs im Besitz unserer geistigen Kräfte waren, gelang es uns, ein Fußballspiel zwischen unseren Besatzungen zu vereinbaren, was dann auch tatsächlich stattfand – ein weiteres abschließendes feucht-fröhliches Meeting inklusive, belebt mit Hafenbräu und WBS in Vita Cola, was hochstaplerisch Cuba Libre genannt wurde.

Dritte Episode

Wir lagen wieder einmal viel zu lange in Havanna und wurden vom Zentralhafen in den Fischerhafen abgeschoben. Dort hatte die Kaliningrader Fischereiflotte eine Basis mit Kühlhallen,



landseitiger Verwaltung usw. Für uns war es bemerkenswert, dass die sowjetischen Fischer mit uns immer von „Kenigsberg“ bzw. „Kenigs“ sprachen, während wir aus naheliegenden Gründen stets den Namen „Kaliningrad“ verwendeten.

Eines Vormittags wurde ich an die Gangway beordert, wo ich einen Russen mit zwei leeren 20-Liter-Kanistern antraf. Wie sich herausstellte, war er der Kühl-Ing. einer der Lagerhallen. Auf der Pier stand sein Auto: Tatsächlich ein im Vermodern begriffener Trabi mit vorn und hinten unterschiedlichen Reifengrößen. Für dieses offensichtlich illegal besorgte Gefährt hatte der Genosse natürlich kein Benzinkontingent und fragte mich daher, ob wir ihm vielleicht Sprit abgeben könnten. Ich rief

den I. Ing., welcher ihm mitteilte, dass wir nicht über derartigen Treibstoff verfügten. Es fiel unserem Ingenieur dann jedoch ein, dass im Achterschiff noch ein Fass von Mobil Oil mit 200 Litern Waschbenzin stand. Das wollte der Russe sehen. Wir fanden das Fass, es wurde aufgeschraubt und der Russe steckte seinen Zeigefinger in die Öffnung, leckte ihn ab und sagte: „Choroscho!“ Da wir nun mal mit der Sowjetunion brüderlich verbunden waren, bekam der Genosse sein Benzin. Er nahm die Kanister und verschwand wortlos mit seinem bellenden Trabi. Na ja, dachte ich, großer Bruder hin oder her, aber „Spasibo“ hätte er zumindest sagen können.

Ich wollte mich gerade zum Mittagessen in die O-Messe begeben, als ich den Benzinkunden sah, wie er einen mindestens 1,50 m großen Thunfisch die Gangway hinaufschleppte. Oben angekommen, knallte er den Fisch auf das Deck und verschwand wieder wortlos. Sieh an, dachte ich, eine nonverbale Dokumentation deutsch-sowjetischer Freundschaft.

Der Chefkoch wurde gerufen, um ihm den Fang vorzustellen. Er war begeistert und ließ den Fisch in die Kombüse bringen. Am späten Nachmittag erhielt ich auf dem geheimen Informationsweg, den wir „Ho-Chi-Min Pfad“ nannten, die Nachricht, dass um 22 Uhr auf persönliche Einladung in der O-Messe eine dringende Offiziersversammlung stattfinden würde. Der einzige Tagesordnungspunkt war ein Spitzenmenu bestehend aus Thunsteak mit Risotto und Radeberger. Letzteres war offiziell schon seit langem ausverkauft. Da dieses Ereignis auch noch zufällig am Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution stattfand, konnte es als außerordentlicher Erfolg bei der Festigung der Freundschaft zu den Völkern der Sowjetunion verbucht werden.

Am nächsten Tag traf ich im Hafengelände den sowjetischen Trabifahrer, der mich fragte, was wir denn mit dem Thun gemacht hätten. Meine Russischkenntnisse reichten gerade so hin, ihm den abschließenden Werdegang des Fisches schildern zu können. Enttäuscht erklärte er mir, dass man so etwas mit einem frischen Thun nicht macht: Er muss roh genossen werden mit Pfeffer und Salz, dazu natürlich Wodka. Ich erwiderte ihm, dass wir uns leider aus Mangel an Gelegenheiten noch nicht zu derartigen Feinschmeckern entwickeln konnten.

Ich habe also erfahren, dass die deutsch-sowjetische Freundschaft im direkten Kontakt zwischen Seeleuten tatsächlich gelebt wurde, ohne von der DSF wirklichkeitsfremd gesteuert zu werden.

Wertzeit in Nachodka



Im Band XVII der BORDGESCHICHTEN berichtete Waldemar Krampff über Schiffsreparaturen in Werften der UdSSR, darunter Nachodka in Fernost.

Die BOIZENBURG war der erste Frachter der DSR, welcher in Nachodka eine dreimonatige Wertzeit verbrachte. Das Schiff verließ Rostock am 17. April 1979. Die Reise führte über Hamburg, Antwerpen, Port Kelang, Djakarta,

Ho-Chi-Min-Stadt, Dairen und Hsingkang in diesen fernöstlichen Hafen der Sowjetunion. Die dortige Ankunft war für den 20. Juli 1979 geplant worden. Bereits am 15. Juli 1979 trafen wir auf der Reede von Nachodka ein und pünktlich nach Plan bekamen wir unseren Liegeplatz in der Werft. Das programmgemäße Ende der Wertzeit sollte am 22. Oktober 1979 sein. Allerdings ließ uns die Arbeitsmoral unserer sowjetischen Freunde anfänglich doch sehr an der Einhaltung des Termins zweifeln.

Das Schiff lag vermoort an der Pier. Die Gangway entsprach in ihrer Ausdehnung einer Harzer Kleinbahnbrücke, sehr lang und sehr stabil. Neben uns lag ein Schiff mit Heimathafen Petropavlovsk. Es dauerte natürlich nicht lange und die deutsch-sowjetische Freundschaft wurde zwischen beiden Schiffen ordentlich ausgelebt. So kam es vor, dass der Wachmatrose der 0-8 Wache nüchtern seine Wache antrat und um 8 Uhr fröhlich vom guten Wodka und Stockfisch schwärmte, den er mit dem Wachmatrosen der USSINSK vertilgt hatte.



Werft Nachodka

Der Interclub gab sich Mühe, die Zeit für uns so angenehm wie möglich zu gestalten. Auf Grund der Länge der Liegezeit mussten die Mädels aber ab und zu auch mal andere Schiffe betreuen. Wir waren von ihnen zu einem russischen Abend eingeladen worden, bei dem es zur Enttäuschung etlicher Besatzungsmitglieder nur Tee, Gebäck und Volkslieder gab. Dabei hatten alle auf eine ordentliche Sause mit Wodka und anderen Alkoholitäten gehofft. Auch Ausflüge in die Umgebung haben wir unternommen. Die Stewardessen und der II. Nautiker wanderten so einmal an einem Sonntag durch die Natur und der Interclub organisierte Ausfahrten zum Baden oder Pilze suchen.

Das von Waldemar Krampff erwähnte Burschenfest haben wir natürlich auch erlebt. Es handelte sich um einen schönen Ausflug mit einem Bus in die Umgebung der Stadt. An einem Flüsschen wurde Halt gemacht und Holz gesammelt für Teewasser. In der Zwischenzeit bauten die Mädels vom Interclub die Speisen auf. Alkohol gab es bei dieser Gelegenheit wiederum nicht. Zu einem besonderen Erlebnis kam es, als auf der Rückfahrt ein MOSKWITSCH aus dem Fluss gezogen werden musste, der leider die Furt verfehlt hatte. Der Fahrer stand mit Wathosen im Wasser, schaffte es aber alleine nicht, das Auto zu bewegen. So hat der Busfahrer dann eben mit unserem Bus und einem Tau das Auto an Land gezogen. Bis zu den Sitzen stand das Wasser im Auto. Das Ehepaar bedankte sich. Wie sie nach Hause gekommen sind, ist für uns ein Rätsel geblieben. Geplante Ausflüge nach Wladiwostok konnten allerdings nicht durchgeführt werden. Dort lag die Fernostflotte der Sowjetarmee und so groß war das Vertrauen in die deutsch-sowjetische Freundschaft dann doch nicht.



Picknick

Die Bucht von Nachodka wird geprägt durch umgebende Berge mit Mischwald. Da wir dort den Herbst erlebten, erinnerte der Wald sehr an den Indian Summer Kanadas. Nachodkas Hafen war zu jener Zeit ein sehr moderner Anlegeplatz für die Verschiffung von Holz, schon sehr viel automatisierter als der in Rostock.

Die Komsomol-Sekretärin der Werft lud uns Besatzungsmitglieder einmal zu einer Mondscheinfahrt mit einem Ausflugsdampfer in die Bucht ein. Im Anschluss daran führte unser Weg noch in ihre kleine 2-Zimmer-Wohnung, wo sie uns 20 Leuten Spieleier kredenzte. Ironie des Schicksals, dieser Ausflug lag genau in der Zeit, als unsere Kombüse wegen Reparaturarbeiten geschlossen worden war. Wir ernährten uns also sowieso gerade mal nur von Eiern. Die Komsomol-Sekretärin war alleinstehend mit einer damals 7-jährigen Tochter und auf der Suche nach einem Ehemann. Sie erklärte uns, dass es in Nachodka drei Sorten von Männern gibt: Zur ersten gehören die Seeleute, zur zweiten die Fischer und die dritte

wäre ständig betrunken. Die kahlrasierten Jünglinge, die morgens Straße fegen mussten, weil sie am Abend vorher durch eine Polizeistreife von der Straße aufgesammelt worden waren, haben wir öfters gesehen. Glücklicherweise haben unsere Jungs immer wieder heim zum Dampfer gefunden, auch wenn es manchmal nicht ganz einfach war.

Die Versorgung mit frischem Gemüse und Obst war schwierig. Die einzige Möglichkeit da ranzukommen bestand darin, den örtlichen Markt zu besuchen. Hier gab es hauptsächlich Weißkohl und Erzeugnisse, welche die Marktfrauen in ihrem Garten ernteten. Das Angebot reichte aber nicht für eine Schiffsbesatzung aus. In der Stadt existierte ein Fischgeschäft mit Konserven aller Sorten. Kalmar mit Kopf wurde ausprobiert. Unser Bäcker hatte für die Zeit der Kombüsen-schließung reichlich Brot auf Vorrat gebacken, aber bald merkten wir, dass das russische Brot auch nicht zu verachten war.

Während der Dockliegezeit bekamen wir auch die Möglichkeit, in der Kantine der Werft mitzuessen, gegen Anmeldung für zwei Rubel pro Mittagessen. Die Soljanka schmeckte sehr lecker und war viel besser, als das, was dem Besucher unserer Gaststätten zu Hause als Soljanka vorgesetzt wurde. Außerdem lag zum weiteren Stillen des Hungers nicht weit



Ausflug in die Stadt

von der Werft entfernt in der Stadt eine Gaststätte, die nur Pelmeni im Angebot hatte, aber mit vielen verschiedenen Füllungen und Soßen. Bei der Stadt selbst handelte es sich um eine typische russische Neubaustadt (140.000 Einwohner, 27 km lang), viele Wohnblöcke, einige kleine ältere Häuser, ein großes und zehn kleinere Kulturhäuser. Auf dem Markt wurde, wie schon erwähnt, wenig frisches Gemüse und Obst angeboten, Fleisch wurde in

Zeitungspapier verpackt, und auf dem Flohmarkt verkauften die Seemannsfrauen so ziemlich alles, was der Mann von seinen Reisen mitbrachte. Die Angebote im „Magasin“ der Stadt zeigten sich ebenfalls recht übersichtlich. Obwohl nur die Hälfte der Besatzung Rubel aufgenommen hatte (die andere Hälfte sparte auf Genex-Scheine), kam der Parteisekretär der Werft an Bord und bat die Schiffsleitung darum, die Geldausgabe zu reduzieren. Wir waren zu reich für das karge Konsumgüterangebot. Die interessanteren Mitbringsel (Matrjoschkas, Pelze, Samoware, Gold) gab es aber für Rubel auch nicht zu kaufen, sondern nur für harte Währung im Intershop.

Glücklicherweise begleitete uns die Frau des Chiefs als mitreisende Ehefrau. Sie betätigte sich als unser bester Bankbote und hat regelmäßig Mark der DDR in Rubel eingetauscht, für jeden der Bares brauchte. Da die Bank nur vormittags öffnete, hätten wir das zeitlich nie hibekommen.

Von Nachodka führte eine Fährverbindung nach Japan und dort am Anleger lag ein sehr schönes Tanzlokal, das wir ab und an besuchten. Aber auch die Gaststättenbesuche waren relativ teuer, zum Beispiel bezahlte man abends 40% Aufschlag auf die Tagespreise.

Es dauerte nicht lange und einige unserer Jungs wurden zu Heimschläfern. Der Alte nickte das ab, wir befanden uns ja nicht im bösen Westen sondern bei Freunden.

Wie schon angemerkt, die Werftarbeiter gehörten nicht zu den Fleißigsten. Es wurde viel geraucht und von der Bassow-Methode („Hochproduktiv arbeiten, ohne Verletzungen und Unfälle“, auf sächsisch: „Eener arbeitet und zweeje bassen uff“) hatte man zwar schon mal gehört, aber danach gearbeitet wurde jedenfalls dort nicht. Russland ist groß und Moskau



Ausflug in die Taiga

ist weit. Die Arbeitszeit in der Werft ging von 8 Uhr bis 16.30 Uhr. Nur im Dock wurde in zwei Schichten gearbeitet. Das beliebteste Arbeitsgerät zu Beginn der Wertzeit war der Schneidbrenner, und so bekamen wir mehrfach Gelegenheit die Manöverrolle Feuer an Bord durchzuexerzieren. Derjenige Arbeiter, der den Alarm ausgelöst hatte, sah für gewöhnlich recht verdutzt drein. Strom erhielten wir über Landanschluss. Abends fiel recht regelmäßig der Strom aus. Wir besaßen dann glücklicherweise unseren Notdiesel und dadurch meist eher wieder Licht als die Stadt.

Zur besseren Verständigung mit den Ingenieuren und Arbeitern der Werft bekamen wir eine Dolmetscherin zur Verfügung gestellt. Laut ihrer Aussage dolmetschte sie sonst bei Veranstaltungen des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW). Wir Besatzungsmitglieder hielten nicht viel von ihr, und sie konnte beim besten Willen nicht verstehen, warum sie uns nicht bei allen Landgängen begleiten musste. Wir kamen auch so ganz gut zurecht, zumal hier sogar Russlanddeutsche lebten, die früher dorthin verbannt worden waren und Deutsch konnten. Die Dolmetscherin bekam von uns, aus was für Gründen auch immer, den Spitznamen „Amanda“. Sie besaß eine so durchdringend grelle Stimme, dass wir ihr möglichst aus dem Weg gingen. Ihr üblicher Ruf „Chiiiiief“ ließ alle zusammenzucken und der Gefurte verdrehte regelmäßig dazu die Augen.

1979 – das Jahr des 30. Geburtstages der DDR. Aus diesem Anlass gehörte es sich natürlich für die Leute von Interclub und Werft zu einer Selbstverständlichkeit, am 7. Oktober eine große Feier für uns zu veranstalten. Der Großteil der Besatzung war dabei. Nach den üblichen Hurrareden, die aber nicht so lang ausfielen wie wir sie sonst kannten, erlebten wir ein tolles Kulturprogramm von Laienkünstlern mit Zauberei, Turniertanz, Ballett und Gesang. Danach ging das Fest über zum Prasniki. Im Nebenraum war ein Buffet aufgebaut worden, das sich

sehen lassen konnte. Auch der berühmte Malossol-Kaviar fehlte nicht. Natürlich ging es jetzt auch richtig los mit Trinksprüchen auf die DDR, auf die deutsch-sowjetische Freundschaft im Allgemeinen und die in Nachodka im Besonderen, auf die BOIZENBURG, auf die gute Wertzeit, auf was weiß ich nicht alles und dazu immer sto Gramm Wodka auf ex. (Für alle der russischen Sprache nicht Mächtigen: sto = 100) Zum Glück für den Chief achtete seine Gemahlin auf die Menge seines Alkoholkonsums. Andere Mitglieder der Schiffsleitung und der übrigen Besatzung mussten diese Kontrolle eigenständig übernehmen, und so kam es zu dem Zwischenfall, den auch Herr Krampff bereits genannt hat: Nach dieser feucht-fröhlichen und langen Feier (die Letzten befanden sich so gegen zwei Uhr morgens wieder an Bord) konnte ein Mitglied der Schiffsleitung die Gangway nicht mehr selbstständig erklimmen. Wir lagen zu dem Zeitpunkt im Trockendock, das glücklicherweise einen Fahrstuhl besaß. Also wurde der vom Teufel Alkohol Besessene auf einer Trage festgeschnallt und in den Fahrstuhl bugsiert, um ihn dann in der Kammer abzuladen. Die Lagerung erfolgte sicherheitshalber in stabiler Seitenlage, damit nicht noch etwas Tragisches passiere in jener Nacht. Scheinbar war diese Lagerung doch nicht ganz sachgemäß erfolgt. Jedenfalls litt der Unglückliche am anderen Tag unter einem gefühllosen Arm und musste nun zwei Wochen lang zum Spritzen, um die Gliedmaßen wieder in Gang zu bekommen. Für ihn immer ein Andenken an den 30. Jahrestag. Es wird ihm schwer gefallen sein, sich bei den Trägern und Helfern zu bedanken, die ihm die Rückkehr aufs Schiff ermöglicht hatten, zumal diese trinkfesten Jungs sonst leicht bei ihm in Verruf kamen. Er gehörte sonst zu den absoluten Gegnern von zu viel Alkohol. Dieser Zwischenfall bedeutete natürlich für die gesamte Besatzung ein zusätzliches Fest. Schadenfreude ist bekanntlich die schönste Freude.



Volksliedvortrag

Da es zum guten Ton gehörte, unsererseits die sowjetischen Genossen der Werft zu einer Feier einzuladen, wurde diese eine Woche später angesetzt. Um nicht wieder gnadenlosen Trinksprüchen und zu viel Alkohol ausgesetzt zu sein, wurde von der Schiffsleitung angeordnet, für sie eine Wodkaflasche mit Wasser zu präparieren. Das bedeutete eine Herausforderung für uns Stewardessen, das Aqua bloß nicht mit dem Wodka zu verwechseln. Die Freunde wären wahrscheinlich ziemlich enttäuscht gewesen, wenn sie den Betrug mitbekommen hätten. Aber je später der Abend, umso weniger wurde das Wasser nachgefragt und bald floss doch der Wodka in Strömen.

In den Briefen an zu Hause war immer wieder der Auslauftermin ein Thema, weil keiner von uns glaubte, dass er eingehalten werden würde. Mitte Oktober wurde die Werftliegezeit um drei Tage verlängert. Der Kommentar unseres Chiefs hierzu lautete: „Am 26. 10. laufen wir aus, und wenn wir noch zehn Arbeiter mitnehmen müssen.“ Die Probefahrt sollte schließlich am 22. Oktober stattfinden, hat sich dann aber doch noch einmal verschoben. Am 26. oder 27. Oktober 1979 haben wir Nachodka verlassen und sind weiter Richtung Japan mit den Häfen Kure und Yokohama und dann über Singapur und Hongkong heimwärts nach Europa gelaufen.

Unser Abschiedsgeschenk an den Seemannsclub war eine vom Storekeeper gebaute Voliere mit den Vögeln der Besatzung, die wir uns in China zugelegt hatten – Wellensittiche,

japanische Möwchen, Kanarienvögel. Die alle waren dabei. Aber der Alte hatte „die Vögelei“ an Bord verboten, also mussten sie weg. Die Mädels haben sich sehr gefreut, denn Ziervögel in dem Sinne waren in Nachodka unbekannt.

Für uns endete die Reise Mitte Dezember, nachdem wir in der Biskaya noch einen schweren Sturm abgewettert hatten. Wir konnten von Antwerpen aus mit dem Zug nach Hause fahren, da nicht klar war, ob wir es bis Weihnachten nach Rostock schaffen würden.

Ich glaube, nach uns hat nur noch ein einziges weiteres Schiff der DSR die Wertzeit in Nachodka genießen dürfen und dann war das Abenteuer Wertzeit in Fernost für die Reederei erledigt.

Volkmar Gagalon

Wertzeit des MS THEODOR FONTANE in der Warnowwerft

Die Ingenieurhochschule für Seefahrt (IHS) in Warnemünde führte im Auftrag von Partei und Regierung in den 70er- und 80er-Jahren Weiterbildungslehrgänge für Schiffsoffiziere (Kapt./LTO/II.NO/I.TO) durch. Das Problem der DSR bestand bei dem vorhandenen Arbeitskräftemangel darin, die Klassen mit Patentträgern zu besetzen. So kam der Flottenbereich Spezial- und Küstenschiffahrt auf mich als I. Technischen Offizier zu, der zu der Zeit kein Seefahrtsbuch besaß und doch beschäftigt werden musste.

Ich entschied mich bei der Abschlussarbeit für dieses in der Überschrift genannte heikle Thema, obwohl ich wusste, dass es bei der Wiedererlangung meines Seefahrtsbuches zu Problemen führen könnte. Nach Abgabe meiner Arbeit wartete ich dann auf eine Vorladung bei der IHS und natürlich auch bei der DSR, aber nichts passierte. Ich gehe daher davon aus, dass die Abschlussarbeiten der Offiziere irgendwo in einer Schublade verschwanden und nie gelesen wurden. Es bestätigt einmal mehr den Unsinn getroffener Maßnahmen, deren Realisierung aber in den Betrieben niemanden interessierte.

Ich erhielt mein Seefahrtsbuch zurück und fuhr noch einige Jahre bei der DSR.

Das MS THEODOR FONTANE befand sich vom 15. Mai bis 22. Oktober 1977 (161 Tage) zur Reparatur auf der Warnowwerft in Warnemünde. Geplant war eine Reparatur im kapitalistischen Ausland gewesen, entsprechend waren auch die Werft- und Eigenreparaturlisten aufgestellt worden. Das Schiff wurde sehr kurzfristig in unsere Werft umbeordert, sodass sich die Besatzung auf die veränderten Bedingungen kaum vorbereiten konnte. Es war mit Problemen zu rechnen, die keinem vertraut waren. Da das Schiff bisher nur in westlichen Werften repariert wurde, war hier ein gründliches Umdenken notwendig, was vor allem Technologie und Arbeitsleistung anbetrifft.

Im Nachhinein kann ich von meiner Warte aus sagen, dass sich diese lange Wertzeit auf die Besatzung negativ ausgewirkt hat. Die Arbeitsleistung war nicht zufriedenstellend, die Arbeitsdisziplin sehr schlecht, auf politisch/ideologischem Gebiet fanden keinerlei Aktivitäten statt, entsprechend sah auch die Moral der Leute aus.

Hier einiges zu den Auswirkungen:

Unpünktlicher Arbeitsbeginn:

Der für 6.50 Uhr festgelegte Arbeitsbeginn konnte oft nicht realisiert werden, da die an Bord wohnenden Genossen nicht rechtzeitig oder gar nicht geweckt wurden. Verantwortlich dafür war der Wachoffizier, für die Durchführung der Wachmatrose. Es kam nicht selten vor, dass

der Wachoffizier um diese Zeit noch schlief. Die in Rostock wohnenden Genossen kamen in der Regel pünktlich. Ein in Warnemünde wohnender Genosse kam des Öfteren zu spät, weil laut seiner Begründung immer die Schranke geschlossen war. Ein Benutzen der Fußgängerbrücke bzw. ein früheres Aufbrechen von zehn Minuten hätte hier Abhilfe geschaffen.

Frühstück während der Arbeitszeit:

Da die Kombüse fast die gesamte Werftzeit geschlossen war, musste sich jeder selbst verpflegen. Mittag und Abendbrot gab es in der Werftkantine, morgens musste sich jeder selbst behelfen. Das geschah in der Regel nach der Arbeitseinteilung. Die Leute verteilten sich auf die Kioske der Werft, wodurch bis zu einer Stunde Arbeitszeit verloren ging. Geweckt wurden die Genossen zwischen 6.30 Uhr und 6.40 Uhr, obwohl 6.50 Uhr Arbeitsbeginn war. Es existierte an Bord keine Anweisung über den Zeitpunkt des Weckens, vom Wachoffizier wurde das ordnungsgemäße Wecken auch nicht kontrolliert. Im Gegenteil, die an Bord schlafenden Offiziere zeigten den Mannschaftsdienstgraden, dass man während der Arbeitszeit einen gemütlichen Kioskbummel machen kann.

Verlängerte Zigaretten- und Mittagspausen:

Die Genossen aus dem Maschinenbereich merkten sehr bald, dass ein einziger an Bord befindlicher Technischer Offizier nicht gleichzeitig die Arbeiten der Werft und des Bordkommandos beaufsichtigen konnte, der ja außerdem bei Werftabsprachen, Arbeitsschutzrundgängen, Arbeitsbesprechungen mit der Reederei usw. zugegen sein musste. So wurde die von der Gewerkschaft genehmigte und bezahlte Smoketime von zehn Minuten auf 30 Minuten verlängert und die Mittagspause auf eine Stunde ausgedehnt. Die Matrosen wurden ständig durch den Bootsmann bzw. dessen Vertreter beaufsichtigt, hier stand dieses Problem nicht so sehr im Vordergrund.

Schlechte Arbeitsbedingungen an Deck und in der Maschine:

Bedingt durch die umfangreiche Werftreparatur wurden viele Maschinen demontiert, es lag viel herum, die Unfallgefahr war groß. Bei diesem Zustand ist es natürlich schwierig, noch Eigenleistungen durchzuführen. An einem sauberen, geordneten Arbeitsplatz kann man eine ganz andere Arbeitsleistung vollbringen. Da die Werft in kurzer Zeit alles demontiert hatte, mit der Montage aber erst in letzter Minute begann, hielt dieser Zustand über die gesamte Werftzeit an.



MS THEODOR FONTANE

Schlechte Materialökonomie durch das Bordkommando:

Als ich durch die Reederei an Bord des MS THEODOR FONTANE beordert wurde, lag das Schiff bereits zehn Tage in der Werft. Bei meinem Rundgang durch den Maschinenraum konnte ich kein System mehr in der Werkzeug- und Materialhaltung feststellen. Die Werkzeugbretter waren in der Regel leer, die Werkzeugkisten aber auch nicht gefüllt. Verbrauchsmaterialien wie Rohre und Fittings waren nur unzureichend vorhanden, was aber nicht unbedingt auf schlechte Arbeit der Technischen Offiziere zurückzuführen ist. Für eine Rohrleitungsarbeit beispielsweise wurde mehr Zeit für das Zusammensuchen von Material benötigt als für die eigentliche Arbeit. Bei einer Maschinenreparatur ging erst das Gesuche nach dem Werkzeug los. Der Storekeeper des Schiffes war von den fünfeinhalb Monaten fast vier Monate zu Hause. Dass unter solchen Bedingungen die Arbeitslust rapide sinkt, ist eine logische Folge.

Es kam während dieser langen Werftzeit trotz der schlechten Stimmung zu keinem Arbeitsunfall. Harte Erziehungsmaßnahmen brauchten nicht ausgesprochen werden. Sie konnten auch nicht ausgesprochen werden, da die Offiziere hier keine Vorbildwirkung zeigten. Die Ursachen für diese negative Auswirkung gehen aber nicht nur zu Lasten der schlechten Leitungstätigkeit an Bord. Im Folgenden möchte ich einige Faktoren aufzeichnen, die dieses schlechte Ergebnis begünstigten:

Die Werft befand sich im Heimathafen:

Für jedes Schiff wirkt es sich ungünstig aus, wenn sich die Werft im Heimathafen befindet. Da ein großer Teil der Besatzung in Rostock wohnt, wird von vielen diese Werftzeit als zusätzlicher Urlaub angesehen. Die eigentliche Arbeit rückt dann an die zweite Stelle. So kamen zum Beispiel, obwohl die Arbeitszeit von 6.50 Uhr bis 16.20 Uhr festgelegt war, der Kapitän und der I. Offizier generell erst um 8.00 Uhr. Sie verschwanden dafür dann auch schon um 16.00 Uhr. Wenn man die Mittagspause abrechnet, betrug somit die Arbeitszeit siebeneinhalb Std. Für alle Seeleute gilt aber seit 1. Mai 1977 die 40-Stunden-Woche. Der I. Offizier war der Meinung, er gehe die 08–16 Wache und bekomme auch nur acht Stunden bezahlt. Arbeitsleistung am Wochenende plante er für sich erst gar nicht ein. Vom Kapitän lag keine Äußerung vor, er saß in der Regel seine Zeit ab.

Kurort Warnemünde im Sommer:

Eine Sommersaison in Warnemünde ist für alle verlockend. Folglich verschwand auch alles, was frei hatte, nach der Arbeitszeit von Bord. Ein Interesse an Überstunden- und Wochenendarbeit war folglich nicht vorhanden. Einige notwendige Arbeiten des Bordkommandos konnten aber nur an Wochenenden durchgeführt werden, um den Rhythmus der Werft nicht zu stören (Umpumpen von Brenn- und Schmierstoffen, Tankreinigung, Malen der Außenhaut bei Inanspruchnahme des Landkranes usw.).

Während bis Anfang Juli neun Stunden zugunsten des Wochenendes gearbeitet wurden, so mussten jetzt laut Anweisung der Reederei täglich acht Stunden geleistet werden, eingeschlossen das Wochenende. Damit fiel für die an Bord Gebliebenen auch das Sonnenbad am Warnemünder Strand flach. Über die Notwendigkeit dieser Maßnahme möchte ich hier nicht streiten, das Ergebnis war jedenfalls ein weiteres Absinken der Arbeitsmoral.

Keine Verdienstmöglichkeit:

Die Besatzung hatte sich auf eine vier- bis sechswöchige Werftzeit im kapitalistischen Ausland eingestellt. Da an Kombüse und Proviantlasten größere Reparaturarbeiten durchzuführen waren, hatte man sich auf einen gewissen zusätzlichen Valutaverdienst eingestellt und in Gedanken vielleicht auch schon verausgabt. Auf unseren Werften gibt es natürlich keine

Devisen. Außer dem Grundgehalt bekommt der Seemann lediglich einige Bereitschafts- und Schmutzstunden geschrieben. Die sieben Mark Verpflegungsgeld pro Tag bei geschlossener Kombüse sind für Warnemünder Verhältnisse auch sehr knapp bemessen. Für die Besatzung war die Wertzeit mit einem erheblichen Verdienstaufschlag verbunden.

Abzug der Stammbesatzung:

Wäre das Schiff in eine ausländische Werft gegangen, so wäre die komplette Besatzung mitgefahren. Jeder Offizier hätte sich dann speziell mit seinem Ressort befassen, die Reparaturarbeiten kontrollieren und Hinweise geben können. Da das Schiff nun aber im Heimathafen repariert wurde, war es bei der schlechten Arbeitskräftesituation für die Reederei ein gefundenes Fressen. Wahllos wurden die Leute abgezogen und wieder auf See geschickt. Zuerst wurde der Leitende Technische Offizier (LTO), der wichtigste Mann bei der Reparatur des Schiffes, abgezogen. Der Mann, der alle Fäden in der Hand hält, der den Gesamtrepaturkomplex Schiff kennt und beste Erfahrungen auf diesem Gebiet besitzt. Sein Aufgabenbereich wurde mir übertragen. Ich wurde als Springer, I. Technischer Offizier, schon mit der Absicht an Bord geschickt, die Aufgaben des LTO zu übernehmen. Ein finanzielles Angebot wurde mir aber nicht gemacht.

Ich kannte zwar die Örtlichkeiten des Schiffes vom Schwesterschiff her, die Werftliste und der damit verbundene Arbeitsumfang waren mir nicht bekannt. Nach dem Umsetzen des LTO auf ein anderes Schiff war ich der einzige Technische Offizier, der das Schiff überhaupt kannte. Der I. Technische Offizier der Stammbesatzung kannte das Schiff erst seit fünf Wochen, der II. Technische Offizier wurde ebenfalls durch den Betrieb abgezogen. Wir verbliebenen zwei Technischen Offiziere mussten nun in einem Ablöser-Rhythmus rund um die Uhr uns mit Werft, Besatzung und Reederei herumschlagen. Die Maschinen-Assistenten merkten recht bald, dass wir unserer Aufsichtspflicht ihnen gegenüber unter diesen Bedingungen nicht nachkommen konnten. Uns wurde zwar ein II. Technischer Offizier von der Reederei geschickt, der aber aufgrund fachlicher Mängel und unmoralischer Lebensweise mit keinen verantwortlichen Aufgaben betraut werden konnte. Er war nicht in der Lage, die ca. sechs Genossen der Maschine anzuleiten bzw. zu beaufsichtigen. Unterstützt wurden wir in unserer Arbeit nur durch den I. Offizier, der sich während seiner achtstündigen Anwesenheit sehr gut um die ihm übertragenen Arbeiten kümmerte. Während seines siebenwöchigen Urlaubs lasteten seine Aufgaben aber wieder auf unseren Schultern. Der II. und der III. Offizier versahen lediglich die Nachtwache, von 16.00 Uhr nachmittags bis nächsten Morgen 8.00 Uhr. Dann hatten sie jeweils 32 Std. frei. An Wochenenden wurde tagsüber von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr die Wache der Nautischen Offiziere sogar noch vom Technischen Offizier übernommen.

Während der Wertzeit befanden sich im Wechsel fünf Kapitäne an Bord. Der Stammkapitän zeigte keinerlei Aktivitäten. Was sollte man da erst von den Springerkapitänen erwarten. Kapitän Schlegel war der Einzige, der den Versuch machte, wieder eine Linie in den gesamten Werftbetrieb hineinzubringen. Er stellte als einziger Kapitän eine Besatzungsliste auf, um einen Überblick zu bekommen, wer überhaupt noch an Bord war. Es wurden bei ihm erstmalig Verantwortungen, Weck- und Arbeitspläne festgelegt und deren Einhaltung kontrolliert.

Die Zusammensetzung bei den Matrosen und Maschinen-Assistenten änderte sich ständig, bedingt natürlich auch durch die notwendige Urlaubsabgeltung. Vor allem aber durch das ständige Manipulieren der Reederei. Fehlende Leute in der Flotte wurden durch die THEODOR FONTANE ersetzt. Dafür bekamen wir dann Springer, die aus irgendwelchen Gründen nicht einsatzfähig waren. Sie wurden aber willkürlich wieder abgezogen. Streckenweise bestand der Tagesdienst der Decksbrigade nur aus vier Lehrlingen. Ich hatte Mühe einen Matrosen zu finden, der die Genossen beaufsichtigte und anleitete. Unter diesen Umständen war es fast unmöglich, eine gewisse Ordnung aufrechtzuerhalten.



MS THEODOR FONTANE unter Charter in Guayaquil/Ecuador (1967)

Keine kulturelle Betreuung der Besatzung:

Der Reparaturumfang während der Wertzeit beschränkte sich nicht nur auf den Maschinen-Raum. Im Bereich der Aufbauten wurden viele Rekonstruktionsmaßnahmen durchgeführt. Zeitweise gab es weder kaltes noch warmes Wasser an Bord und die Toiletten konnten nicht benutzt werden. Von Seiten der Schiffsleitung, der Partei oder gesellschaftlichen Organisationen kam niemand auf den Gedanken, sich um die sozialen Belange der Besatzung zu kümmern. Die Offiziere verschwanden ja nach Dienstschluss nach Hause in ihr gemütliches Heim. Ich habe mich dann bemüht, die Offiziersmesse zu einem bewohnbaren Raum zu gestalten, um wenigstens das Fernsehprogramm in heimischer Umgebung zu verfolgen. Als der Salon dann rekonstruiert war, schafften wir uns dort eine gemütliche Atmosphäre, natürlich unter Beachtung von Ordnung und Sauberkeit.

Von Seiten der Reederei wurde das Schiff in keiner Weise betreut. Während der Sommermonate finden in Rostock und Umgebung viele kulturelle Veranstaltungen, Foren usw. statt. Es gibt viele Einrichtungen, die über die Entwicklung der Schifffahrt Auskunft geben, über Fragen, die uns Seeleute interessieren. Es wurde aber nichts organisiert, weder durch die Schiffsleitung noch durch die Reederei. Die Besatzung war sich fünfeinhalb Monate selbst überlassen. In Rostock gibt es ein Schifffahrtsmuseum, ein Traditionsschiff, ein Traditionskabinett der Reederei, außerdem große Schifffahrtsbetriebe wie die Warnowwerft, das Dieselmotorenwerk Rostock mit dem Schiffsmaschinen- und Verstellpropellerbau, Schiffselektronik Rostock usw. Alles Betriebe, mit denen man eine Besichtigung hätte organisieren könnte. Man hätte mal ins Theater gehen oder ein Bordfest durchführen können. Aber nichts dergleichen geschah.

Keine politisch/ideologische Arbeit an Bord:

Außer monatlichen Arbeitsschutzversammlungen fand während der gesamten Wertzeit nur eine Offiziersversammlung statt. Diese auch nur auf Verlangen des LTO, um sich mit den Nautischen Offizieren über deren Acht-Stunden-Arbeitsauffassung auseinanderzusetzen. Es fanden keine Bordversammlung, keine FDJ- und keine Gewerkschaftsversammlung statt. Inwieweit die Parteigruppe in Erscheinung trat, kann ich nicht beurteilen, da ich nicht selbst Mitglied der SED bin. Der Parteisekretär und Politoffizier war jedenfalls die gesamte Wertzeit nicht an Bord, sein Stellvertreter (I. Offizier) mehrere Wochen nicht. An Bord sprach man

davon, dass der Politoffizier während der Wertzeit bei der SED-Kreisleitung arbeite. Ich selbst aber habe von der SED-Kreisleitung ein Telefongespräch entgegen genommen, aus dem man erfahren wollte, wo sich der Politoffizier befindet. Im „Voll Voraus“ Nr. 3/77 wird einiges über die Aufgaben der Politoffiziere an Bord der Schiffe gesagt, über ihre Verantwortung bei der Erziehung zu sozialistischen Persönlichkeiten, bei der Festigung der Kollektive, bei der Erfüllung ökonomischer und politischer Aufgaben. Daher kann ich es nicht verstehen, dass man über einen fünfmonatigen Zeitraum den gesamten Erziehungsprozess dem Selbstlauf überlassen hat. Es wird viel Energie kosten, aus dieser Besatzung wieder ein Kollektiv zu schmieden.

Ein gewisser negativer Einfluss auf die Arbeitsmoral wurde auch durch den Reparatursektor der Warnowwerft hervorgerufen. In der Demontage war die Werft schnell, dann blieb aber alles über Monate hin liegen. Empfindliche Maschinenteile gingen durch äußere Einflüsse kaputt, wobei Schäden von vielen -zig Tausend Mark nicht nur in DDR-Währung entstanden. Es wurde auch vieles kaputtrepariert, die Arbeiten wurden nicht immer von Fachleuten ausgeführt. Fehlende Ersatzteile und Material sowie fehlende Arbeitskräfte verzögerten den gesamten Fortgang der Arbeiten. Die gesamte Zusammenarbeit von Werft, Reederei, VVB Schiffbau und Schiffskommerz war sehr schlecht. Der für das Schiff zuständige Reparaturingenieur der Reederei befand sich in Venedig in der Werft, sodass die Verbindung von Reederei zum Schiff nur zeitweilig bestand. Bei der Beschaffung von Service-Leuten leistete Schiffskommerz schlechte Arbeit. Fast die gesamte Arbeit ruhte auf den Schultern der verbliebenen zwei I. Technischen Offiziere. Zu einem Vertragsabschluss zwischen Werft und Reederei kam es erstaunlicherweise schon, nachdem das Schiff bereits zwei Monate in der Werft lag. Der vertraglich festgelegte Termin wurde dann auch noch um fast zwei Monate überzogen.

Fazit der Wertzeit:

Nach meinen Erfahrungen in den fünf Monaten an Bord der THEODOR FONTANE glaube ich, sagen zu können, dass die Ursache für das schlechte kollektive Verhalten der Besatzung tiefere Ursachen hat. Mir ist bekannt, dass vor allem im Maschinenbereich die Leute oft wechselten, angefangen vom LTO über den I. und II. TO bis hin zu den Maschinen-Assistenten. Bei einem Vergleich des technischen Zustandes mit dem Schwesterschiff schnitt die THEODOR FONTANE nicht gut ab. Die Werftliste wurde auch nicht vom Stamm-Chief aufgestellt, sondern von dessen Urlaubsablöser. Folglich war sie auch nicht präzise genug. Mit der Werft gab es dann immer Schwierigkeiten, wenn wir zusätzlich noch einige Reparaturpunkte mit aufgenommen haben wollten.

Der ständige Besatzungswechsel führte dazu, dass viele Aufgaben auf fachlichem und auch auf politisch/ideologischem Gebiet vernachlässigt wurden. Es wurden keine regelmäßigen Kontrollen an den Maschinenanlagen durchgeführt, bedingt auch dadurch, dass man die Anlagen noch nicht ausreichend kannte.

Die notwendigen Versammlungen wurden nicht mit der entsprechenden Sorgfalt vorbereitet. Die gesamte gesellschaftliche Arbeit erreichte nicht die geforderte Qualität und damit auch nicht die erzieherische Wirkung. Wenn sich von Seiten der Schiffsleitung nicht die Mühe gemacht wird, durch gute Vorbildwirkung und aufopferungsvolle Arbeit mit dem Menschen ein Kollektiv positiv zu beeinflussen, so wird man versuchen müssen, durch Anweisungen und erzieherische Maßnahmen für einen normalen Dienstablauf zu sorgen. Dass das dann zu einer Schwächung des Kollektivs führt, dürfte wohl klar sein. Im Fall der THEODOR FONTANE werden große Anstrengungen notwendig sein, diese Besatzung wieder zu einem Kollektiv zusammenzuschweißen.

Tankreinigung auf MT WOLFEN

Von 1979 bis 1980 war ich auf MT WOLFEN als Maschinenlehrling im 2. Lehrjahr gemustert. 1980 sollte das Schiff in die Werft gehen und nach einigem Hin und Her durften wir vier Lehrlinge mitfahren. Unsere Freude war groß, denn als Tankerfahrer lag man mit seinem Dampfer oft nur 24 Stunden in meist weit abgelegenen Häfen. So eine Wertzeit bot viel Zeit und auch das nötige Geld, um Land und Leute besser kennen zu lernen. Doch wie meist im Leben, vor der Freude lag harte, dreckige Arbeit, das Tankreinigen. Auf einer Bordversammlung wurden wir über das Prozedere informiert und eine fette Geldprämie für jeden, je nach Einsatz und Verantwortung, in Aussicht gestellt.

Die WOLFEN konnte 25.000 Tonnen laden. Meistens fuhren wir Rohöl in den Tanks. Davon gab es insgesamt 30 an der Zahl, zehn hintereinander, drei in einer Reihe, also Backbord, mittschiffs und Steuerbord. Die Tanks waren etwa zehn Meter hoch, je neun Meter breit und rund acht Meter lang. Zu begehen waren sie über ca. einen Meter über dem Hauptdeck stehende Luken.

Über diese wurden die Tanks zuerst entgast. Das geschah mittels pneumatisch betriebener Lüfter und Segeltuchschläuche, welche in die Tanks gehängt wurden. Für diese Arbeiten waren die Pumpenleute in Zusammenarbeit mit den Nautikern verantwortlich.

Um den zu erwartenden Dreck aus den Tanks lagern zu können, haben wir Lehrlinge im Hafen mehrfach einen LKW W50 mit leeren 200-Liter-Fässern beladen und die Fässer dann an Bord geholt. In meiner Erinnerung könnte es sich so um die 180 Fässer gehandelt haben, aber die Aktion ist mittlerweile mehr als 40 Jahre her. Gleichwohl sollte die Menge ungefähr stimmen. An Bord haben wir Lehrlinge danach die Deckel der Fässer herausgemeißelt. Da



Bundesarchiv, Bild 183-G1122-0003-001
Foto: Sindermann, Jürgen (22. November 1988)

ein Funkenflug gefährlich werden konnte, geschah die Arbeit mit Kupfermeisel und Hammer. Einer von uns befand sich ständig auf dem Weg in die Maschine zum Schärfen der Meisel. Keine Ahnung, warum wir das nicht bereits an Land mit richtigem Werkzeug machen konnten. Aber als Stift widerspricht man natürlich nicht. In meinem Tagebuch finde ich unter dem 2. und 3. April 1980 die Einträge: „29 und 40 Fässer aufgemeiselt“.

Über einen Zeitraum von drei Wochen wurden dann alle Tanks gereinigt. Wenn ich mich recht erinnere, erledigten das zwei Trupps von fünf bis sechs Mann. In den Tanks hatten sich feste Stoffe aus dem Rohöl abgesetzt, welche auf dem Tankboden und den Spanten lagen. Der Leser kann sich diese Masse ähnlich dem Bitumen auf unseren Straßen vorstellen. Mit Handschaufel oder Spachteln ließ sie sich einigermaßen lösen. Der ganze Schmodder kam in Eimer. Diese wurden mittels Lufthubzug an Deck gehievt und ihr Inhalt in die Fässer geschüttet. Die Tankbeleuchtung wurde über luftbetriebene Lampen gewährleistet. Ständig wurde der Sauerstoffgehalt gemessen und bei Gasalarm mussten wir für eine zusätzliche Belüftung den Tank verlassen. Da man nur ein Deputat an Arbeitskleidung und Handschuhen bekam und für diese Drecksarbeit kein zusätzliches Kontingent zur Verfügung stand, arbeiteten wir mit bloßen Händen, in Turnhose und Gummistiefeln. Nach acht bis zehn Stunden Arbeit waren wir natürlich von oben bis unten mit schwarzem Bitumen beschmiert. Für die Körperhygiene hatten wir uns 2 x 2 Meter große Wannen an Deck gestellt und mit Diesel gefüllt. Dort stiegen wir hinein und haben uns gegenseitig vom größten Dreck befreit. Danach ging es für die Feinreinigung unter die Dusche.

Am 9. April 1980 haben wir Rostock Reede in Richtung Rijeka an der Kvarner Bucht verlassen, am 17. April passierten wir Gibraltar. Vorher steht unter dem 14. April in meinem Tagebuch: „Decksgang Fässer außenbords geschmissen“.

Der Schmodder aus den Tanks musste eigentlich als Nachweis der Tankreinigung im Werft-hafen abgegeben werden. Um Devisen zu sparen kam die Schiffsführung – oder gar von weiter oben die Reederei – auf eine glorreiche Idee. Der Storekeeper schweißte eine Vorrichtung zusammen, welche an eine Sackkarre erinnerte. Aus der Relling wurde ein 1,5 Meter breites Stück herausgeschnitten und klappbar gemacht. Wir sind dann extra weit in den Atlantik hinaus gefahren. Die Fässer wurden nicht versenkt, sondern ausgekippt, da wir noch einige Tanks zu reinigen hatten und die leeren Fässer weiterhin benötigten.

Nach Beendigung der Arbeiten mussten natürlich alle Arbeitsmittel gereinigt werden. Ich sehe mich noch an Deck sitzend jede Menge Gummistiefel und deren tiefes Profil mit Messer vom Bitumen freipopeln. Damit hatten wir Lehrlinge für mehrere Tage Arbeit, und es kam wieder jede Menge Diesel für die Reinigung zum Einsatz.

Natürlich wurde die versprochene Tankreinigungsprämie ausgezahlt. Jeder, der während dieser Zeit an Bord war, bekam etwas ab, bis hin zur Kombüse, die leckere Zwischenmahlzeiten produziert hatte. Ich habe keine konkreten Zahlen mehr in meinen Unterlagen gefunden, aber die Größenordnungen stimmen, wenn ich dem Kapitän und dem Politoffizier 2.000 Mark und uns Lehrlingen an vorderster Front 500 Mark zuordne. Das war damals trotz allem viel Geld für eine Arbeit, die sowieso hätte gemacht werden müssen.

Malheur unterm Sternenzelt

Es war eine schöne lauschige Sommernacht mit einem milden Lüftchen und einer zarten Dünung. Ich stand am Backbord-Seitendeck der GREIF mit einem Pott Kaffee in der Hand. Alle an Bord schliefen. Es herrschte eine fast absolute Stille. Da störte noch nicht einmal das gleichmäßige Geräusch des kleinen Jockels. So stand ich also, und mit Kaffee gut versorgt kam die Erinnerung. „Lange ist es her, über 30 Jahre, da bist du hier schon mal gewesen, auf deinem S-Tiger (Schnellboot der Bundesmarine), 30 Knoten schnell. Es waren wilde Zeiten.“ Heute lasse ich es lieber etwas ruhiger angehen, die GREIF wohl auch. Das alte Mädchen, wir sind fast auf den Tag gleich alt, scheint es heute auch nicht so eilig zu haben. Als das Schiff noch WILHELM PIECK hieß und das Segelschulschiff der Gesellschaft für Sport und Technik in der DDR war, hat es vielleicht auch einige wilde Tage erlebt. Meinen Gedanken nachhängend schaute ich am Rick hoch. „Da haben wir wohl die Segel wieder nur zum Lüften rausgehängt.“ So scherzten wir immer, wenn nichts da war, das man Wind nennen könnte. Immer weiter ließ ich meinen Blick nach oben wandern, immer weiter nach oben. Da traf ich auf einen kleinen blau funkelnden Stern. Doch, es war etwas Blaues an diesem sternenklaren Himmel. In dem Moment denkt man nicht daran, dass es auch Weltraumschrott sein könnte oder irgendwas anderes Blaues. Es war ein Stern, blau funkelnd. Ich sagte zu diesem etwas Blauen: „Gibt es dich noch oder ist es nur noch das Licht, was ich von dir sehe?“ Weiter ging mein Blick, bis er sich in der Unendlichkeit verlor. Es kam ein Gefühl auf wie in einer Kathedrale, das lässt sich nicht beschreiben. So vor mich hin träumend stand ich eine Weile. Plötzlich ein verhaltener Ruf aus der Nock: „Alfred auf die Brücke, du hast Ruderwache!“ Ich zuckte aus meinen Gedanken. Diese Chance nutzte mein Kaffee, sich seinen Weg, der Schwerkraft gehorchend, nach unten zu suchen, beginnend an der Innenseite des Oberschenkels meiner weißen Hose. „Toll“, dachte ich, „Ruder gehen bei fast null Fahrt.“



Die GREIF vor dem Bug der GEORG BÜCHNER in Rostock

Ich angekommen: „Auf der Brücke!“ „Jo, Alfred, siehst gut aus“, grinste mich der Wachhabende an. „Willst du die andere Seite der Hose auch noch umfärben?“ „Wollte ich“, knurrte ich zurück, „aber der Kaffee war alle.“

Weitere Lobeshymnen über mein elegantes Outfit überhörend wandte ich mich an den abzulösenden Rudergänger. „Welchen Kurs versuchen wir zu steuern?“ An mir herunterschauend grinsend die Meldung: „190 Ruderlage ist null.“ „Nicht nur die Ruderlage, und tschüss“, war meine wenig fröhliche Antwort. So übernahm ich die Wache. Klar der Spott, wenn man sich schon vollschüttet, obwohl sich das Schiff nahezu nicht bewegt. Aber da muss ein Seemann durch.

Karsten Pfeil

MS STASSFURT auf Kurs Puerto Ordaz

Die erste Reise des Jahres 1988 war für MS STASSFURT keine der üblichen. Nach einigen Fahrten in den Polarwinter von Murmansk führte sie in die Tropen. Unser in Brasilien gebautes Schiff erhielt Order für Puerto Ordaz, einen Erzhafen in Venezuela, 180 Seemeilen stromaufwärts am Orinoco gelegen. Wir hatten diesen Hafen bisher noch nie angelaufen, und so wurde diese Reise zu einer Premiere für das Schiff und seine Besatzung.

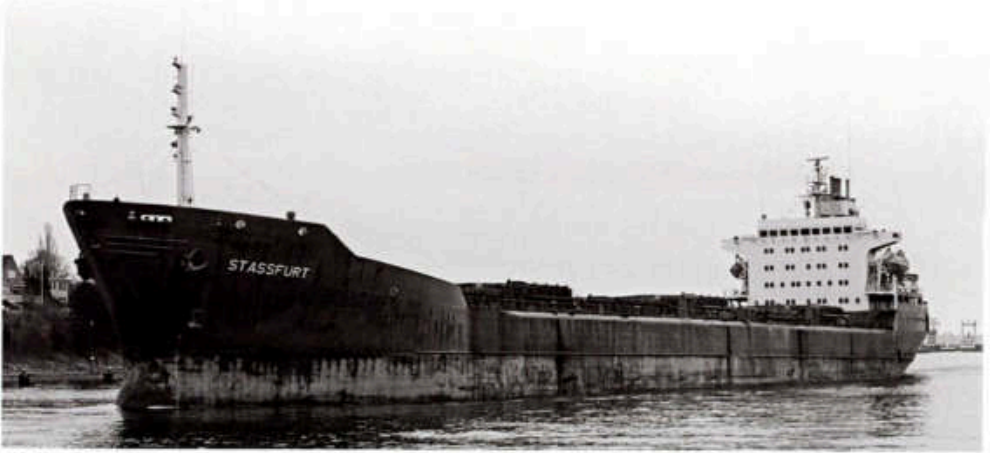
Die kleinen Schwierigkeiten begannen schon in Rostock. Es stellte sich als unmöglich heraus, den Orinoco-Katalog, ein dringend für die Navigation auf dem Fluss benötigtes Kartenwerk, zu besorgen, da sämtliche Exemplare der Reederei auf Reisen waren. So wurden Pläne ent- und wieder verworfen, wie wir zu einem der begehrten Kataloge kommen könnten, denn auch über die Seekartenstellen der BRD war er kurzfristig nicht zu beziehen bzw. gar nicht bekannt.

Nach einer relativ kurzen Hafenliegezeit von nur fünf Tagen verließen wir den Rostocker Überseehafen am Abend des 13. Januar 1988 und nahmen Kurs auf Kiel. Wir erreichten die Schleuse Kiel-Holtenau morgens um 3.30 Uhr und gingen nach deren Passage nur noch ein paar hundert Meter voraus bis in den Nordhafen. Der Hafentag in Kiel brachte der Besatzung bei schönem Frühlingswetter im Winter die ersten Landgangeindrücke des neuen Jahres und dem Schiff eine dringend notwendig gewordene neue Antenne, nachdem unsere alte durch die Unachtsamkeit eines Kranfahrers abgebrochen worden war.

In Absprache mit Rostock kam es zu einer kurzfristigen Reiseänderung, sodass wir zur Übernahme des bewussten Kataloges nicht mehr um Skagen fahren sollten, sondern stattdessen normal via NOK weiterliefen. Mit erfolgreichem Abschluss der Reparaturen gingen beide, Schiff und Besatzung, geistig, körperlich und technisch gut vorbereitet an den zweiten Reiseabschnitt.

Die NOK-Passage erwies sich als erster Test unserer Leistungsfähigkeit, denn selbst die Kanallotsen konnten sich nicht erinnern, hier schon einmal solch dicken Nebel gehabt zu haben. Die Sicht lag teilweise unter 100 Meter, sodass gerade noch die Achterkante von Luk III erkannt werden konnte. Entgegenkommer tauchten erst auf, als sie schon auf Höhe der Back waren. Als wir um 11 Uhr Brunsbüttel erreichten, atmete nicht nur der Lotse auf.

Die Nordsee und den Englischen Kanal passierten wir ohne weitere Schwierigkeiten und bereiteten uns intensiv auf das Manöver für die Übergabe des Katalogs mit MS COLDITZ vor. Die COLDITZ kam aus unserem Bestimmungshafen. Als Quessant hinter uns lag, änderten wir den Kurs in ihre Richtung und fuhren ein sauberes Treff-Manöver, das uns am 17. Januar abends um 19 Uhr bei völliger Dunkelheit in wenige Kabel Abstand brachte. Die COLDITZ hatte den benötigten Katalog an einer 400 Meter langen befeuerten Leine ausgesteckt und



MS STASSFURT (14.07.1986)

wir versuchten, ihn langsam vorbeifahrend aufzunehmen. Kurzfristig hatten wir dafür eine gefahrlose Technik ausgeknobelt. Statt ein Boot auszusetzen, warfen wir eine beschwerte Wurfleine über die andere Leine, holten sie heran und konnten sie beim zweiten Anlauf mit Hilfe des selbst gebauten Draggens an Bord hieven. Versehen mit neuen Zeitungen für die COLDITZ ging die Boje wieder von Bord. Letzte Absprachen wurden getroffen und Erfahrungen ausgetauscht, ehe wir uns mit entgegengesetzten Kursen aus den Augen verloren. Gleich die nächsten beiden Tage brachten uns etwas Schlechtwetter, Wind 6/7, aber von dwars, sodass die guten Rolleigenschaften der STASSFURT voll zum Tragen kamen und die Wirtschaft bei maximalen Krängungen von 40 Grad viel Mehrarbeit und Verluste hatte. Es sollen auch Genossen aus den Kojen gefallen sein, doch mit Abwetterkursen überstanden wir auch diese Fährnis und erreichten am 21. Januar früh die Azoren, hinter denen das schöne Wetter auf uns wartete.

Endlich gelangen auch astronomische Orte, das Bassin wurde geflutet und erfreute sich bei Wassertemperaturen von 26 Grad Celsius bald großer Beliebtheit. Die Temperaturen stiegen bis 30 Grad Celsius. Ständig wehte eine frische Brise. So kamen alle bald mehr oder weniger zu einem Sonnenbrand mit anschließender Bräunung. Die Abende vergingen mit Video, Kino, Partei- und FDJ-Veranstaltungen, wie dem Schießen um die Goldene Fahrkarte und das FDJ-Studienjahr sowie einem großen Bord-Spielabend. Das Tischtennisturnier lief an und die Bordbibliothek wurde fleißig genutzt.

Das schöne Wetter brachte auch Gewinn für die Sicherheit des Schiffes. Das Ausbringen des Lecksegels konnte in der Praxis geübt werden, das heißt wir legten alles zurecht und zogen in Handarbeit einen Stander unter dem Schiff hindurch, um jedem Beteiligten anschaulich das Prinzip und die Wirkungsweise zu erklären.

Mit dem Näherrücken unseres Zielhafens stiegen nicht nur die Temperaturen, sondern auch die Aufregung an Bord, da jeder wusste, welch ein schwieriges Revier uns bevorstand. Intensiv wurden alle Materialien und Handbücher durchgearbeitet, Karten studiert, Pläne zur Umstellung der Hauptmaschine ersonnen, da die Kühlwasserseeventile im Fluss verstopfen könnten, und etwa fünfzehn Staupläne erstellt, um bei jedem der möglichen Tiefgänge und Staufaktoren das Schiff optimal auszulasten. Es ging vor allem darum, lediglich mit der Ladung auf eben Kiel zu trimmen. Während der Überfahrt war es nicht möglich, von den Behörden darüber Daten zu erhalten.

Am 29. Januar erreichten wir wie geplant bei Tagesanbruch die Ansteuerungstonne und nahmen Verbindung mit der Lotsenstation auf. Erst einmal hieß es für uns und das mit uns

gleichzeitig angekommene Schiff „Fall Anker!“ bis auf Abruf, der uns am selben Abend gegen 22 Uhr erreichte.

Inzwischen waren auf Reede schon fünf Schiffe versammelt, die über UKW zu einem Konvoi formiert wurden, in dem wir eine mittlere Position bekamen. Die Revierfahrt 28 Seemeilen flussaufwärts, nachts in einer 120 m breiten Fahrrinne, deren Richtfeuer teilweise erloschen waren und über die ein Strom bis zu drei bis vier Knoten setzte, erforderte eine sehr genaue Navigation. Nach der Aufnahme des Lotsen ging es langsam weiter flussaufwärts durch ein sehr schönes, aber auch schwieriges Revier quer durch den Urwald. Kurz nach Mittag erreichten wir unser Reiseziel und gingen gleich an die Pier. Die Ladearbeiten begannen bei dem vor uns angekommenen Schiff, sodass wir etwas Freizeit bekamen, die gleich für eine Bustour in die Stadt genutzt wurde.

Puerto Ordaz, eine Stadt mit 100.000 Einwohnern, zeigte sich mit deren Einkaufszentrum von seiner besten Seite. Viel Modernität und Luxus, ein krasser Gegensatz zu den Hütten und Ansiedlungen am Ufer des Orinoco. Venezuela ist ein großer Erdöl-Exporteur und besitzt viele Bodenschätze, wie zum Beispiel auch das für uns bestimmte Eisenerz, mit dem es längere Zeit der allgemein wirtschaftlich schlechten Lage der südamerikanischen Staaten widerstehen konnte.

In der Nacht begannen auch bei uns die Ladearbeiten mit der Pier-Schütte, die eine durchschnittliche Leistung von 4.000 t/h hatte. Die Zusammenarbeit mit den Behörden und Staureibeschäftigten war sehr gut, sodass wir binnen kurzer Zeit und ohne Probleme die Ladung ins Schiff bekamen. Der Vormittag wurde von den restlichen Besatzungsmitgliedern für eine zweite Bustour genutzt, die sie zu einigen Sehenswürdigkeiten der Stadt und der näheren Umgebung, wie den Wasserfällen des Rio Caroni, führte.

Die umfangreichen Vorbereitungen des Ladeprozesses zahlten sich voll aus, indem wir das Schiff ohne Ballast, nur mit der Ladung in kurzer Zeit auf ebenen Kiel getrimmt bekamen. Das war nötig, um trotz des geringen Wasserstandes – der Orinoco hat im Februar sein Minimum –, unser Schiff maximal innerhalb des erlaubten Tiefganges auszulasten.

Nach knapp 24 turbulenten Stunden hieß es wieder „Leinen los!“ und mit Schlepperhilfe ging es von der Pier voll abgeladen ins Revier stromab. Eine kurze Reedezeit von zwei Stunden machte sich erforderlich, um mit Hochwasser über die flachen Stellen des Reviers zu kommen. Die Fahrt flussabwärts forderte der Besatzung noch einmal höchste Konzentration und Anstrengung ab, ehe wir am folgenden Morgen die letzte Tonne vor der offenen See erreichten. Ein Blick ins achtere Schraubenwasser zeigte riesige Schlammwolken und Sand. Ein sicheres Zeichen dafür, dass wir wirklich maximal ausgelastet waren. Mit Überfahren der 15-m-Tiefenlinie fiel wohl allen ein Stein vom Herzen. Endlich hatten wir genügend Wasser unterm Kiel.

Auf der Großkreis-Route liefen wir bei schönstem Tropenwetter mit Kurs auf den Englischen Kanal via Azoren, die wir am 9. Februar passierten. Das schöne Wetter hatte sich schon etwas eher verabschiedet. Das uns begleitende Hoch ließ uns zwar nicht im Stich, konnte aber die allgemeine Abkühlung und das trübe Wetter auch nicht zurückhalten. Die kulturellen Stimmungswogen an Bord schlugen trotzdem hoch. Unser von allen gesellschaftlichen Organisationen und Bordbereichen gut vorbereiteter Soli-Auktions-Abend erbrachte mit wahren Liebhaberpreisen für Schiffssouvenirs einen Erlös von 3.795 Mark, von denen sofort 500 Mark für das Pionierschiff MS CONDOR gespendet wurden.

So kamen wir nach einer insgesamt ruhigen Rückreise am 13. Februar an unserem Ansteuerungspunkt Bishop Rock an und gingen via Englischer Kanal und Großer Belt nach Rostock. Diese Venezuela-Reise mit all ihren Schwierigkeiten und auch schönen Seiten ist sicherlich jedem Beteiligten lange im Gedächtnis geblieben.

Eine geheimnisvolle Reise

Lang, lang ist es her, als sich im September/Oktober 1973 derart Merkwürdiges, Bemerkenswertes zutrug, sodass es trotz des seither vergangenen Zeitraumes von knapp 50 Jahren nach bestem Wissen und Gewissen an dieser Stelle erzählt werden soll.

Bumm, bumm, in regelmäßigen Abständen stoße ich mit dem Kopf an eine Wand. Mühsam bekomme ich die Augen auf. Auf einer Luftmatratze liege ich halb unter einem Tisch. Der Boden neigt sich immer wieder, der Schub aus dem Tisch rutscht manchmal heraus, sein Wiederreinschieben hilft nicht auf Dauer. Langsam kommt die Erinnerung wieder: Wir hatten gestern Abend eine Kennenlernveranstaltung mit der Besatzung des Schiffes. Wir, das sind Unteroffiziere der Nationalen Volksarmee, die einen Waffentransport in den Nahen Osten begleiten, um die dortigen Kämpfer gegen den israelischen Aggressor zu unterstützen.

Nachdem ich mich unter dem Tisch hervor gearbeitet habe, stehe ich in einem kleinen Raum ohne Fenster. Das Doppelstockbett ist durch Kollegen belegt. Es handelt sich um die sogenannte Zolkammer auf dem 10.000 tdw großen Stückgutfrachter FREYBURG, schräg gegenüber dem Funkraum. Die Frühstückszeit ist ran und wir drei verlassen diesen engen finsternen Raum in den Korridor auf dem Brückendeck. Der Niedergang hinunter in die Messe ist relativ steil. Durch das Schwanken des Schiffes steht er manchmal fast senkrecht. Das scheint auch die vielen Dellen im Treteimer am Fuße der Treppe zu erklären, beobachte ich. In der Mannschaftsmesse gibt es ein reichhaltiges Frühstück. Die Verpflegung auf dem Schiff ist nicht mit dem Essen in der Kaserne vergleichbar, stellen wir sofort fest. Plötzlich holt das Schiff stärker als sonst über, und alles was sich auf dem Nachbartisch befand, der Back, wie der Seemann sagt, liegt jetzt bei uns unterm Tisch. Damit ist das Frühstück beendet. Kapitän Artur Fick lässt das Schiff in den Wind drehen.

Durch das Schlingern des Schiffes fällt nicht nur das Frühstücksmahl unter den Tisch, sondern es kommt auch zu einem Unfall. Die zusätzlich gemusterte dritte Stewardess stürzt in der Pantry. Sie fällt mit dem Kopf an eine blecherne Schiebetür, was bei der Tür eine ordentliche Delle und bei ihr eine leichte Gehirnerschütterung zur Folge hat. Dank des mitreisenden Schiffsarztes ist sie aber nach zwei oder drei Tagen wieder auf dem Damm und dienstfähig. Unsere Aufgabe, die der Soldaten an Bord, ist es nun die 40 Panzer (T54/T55)



MS FREYBURG

in den Ladeluken 3 und 4 besser zu verzurren. Durch das Rollen des Schiffes haben sich die Spannschlösser gelockert. Alles gut, Abreiten der Wellen und Ablenkung durch Arbeit helfen gegen Seekrankheit!

Wie bin ich eigentlich in diese Situation gekommen?

Los ging alles, als ich Wachhabender während der Munitionswache auf dem Übungsplatz Raschütz (nahe Großenhain) vormittags einen Anruf bekam. Der Gehilfe des Offiziers vom Dienst (GOvD) sei mit meiner Ablösung unterwegs, und ich solle mich zum Rücktransport bereit machen. In der Kaserne musste ich mich vor der Bücherei melden, bekam ein viel zu großes ziviles Jackett übergehängt und wurde fotografiert. Am nächsten oder übernächsten Tag hieß es, früh am Stabsgebäude mit Schuhputzzeug, Waschzeug und Ausgangsuniform antreten.

Dort standen drei Ikarus-Busse bereit. Einer war schon voll belegt, den zweiten bestiegen wir aus Großenhain. Dann ging es ab auf die Autobahn. Am Abzweig nach Cottbus wurden die Busse wegen überhöhter Geschwindigkeit von der Verkehrspolizei gestoppt. Nach dem Halt stiegen aus einem der Busse zwei Männer in braunen Ledermänteln und Hut aus, wie man sie für gewöhnlich aus Agententhrellern kennt, sprachen kurz mit den Verkehrspolizisten, und wir konnten weiterfahren.

In der Kaserne in Cottbus, auch ein Panzerregiment, wurde der dritte Bus besetzt. Bei dessen Insassen handelte es sich ebenfalls um Unteroffiziere, jeweils um einen Panzerfahrer und einen Kommandanten. Weiter ging die wilde Fahrt Richtung Berlin. Wir erreichten ein großes Gebäude. Es schien eine Villa oder ein Herrenhaus zu sein mit einem großen Park. Dort wurden wir neu eingekleidet mit viel Zivil sowie Khakikleidung und Marineuniformteilen an denen überall die Kennzeichen der NVA entfernt werden musste. Es war schon späte Nacht, als wir endlich Nachtruhe fanden. Es regnete. Gleichwohl schlenderten im Park wieder Männer mit Ledermänteln und Hut herum. Nach einem zeitigen Frühstück hieß es Antreten, und uns wurde mitgeteilt, dass wir zu einer Solidaritätsaktion für den Frieden unterwegs sein werden. Die Teilnahme sei freiwillig und wer nicht daran teilnehmen möchte, der könne zurücktreten. Es meldete sich niemand. Weiter ging die Busfahrt, diesmal mit dem gepackten Seesack, bis zum Überseehafen Rostock. Dort stiegen wir möglichst unauffällig an Bord eines Schiffes und mussten gleich unter Deck verschwinden. Bei dieser Invasion handelte es sich um zwei Leute pro Panzer, also insgesamt 80 Esser mehr an Bord.

Nach dem Auslaufen, das gleich anschließend erfolgte, durften auch wir an Deck. Danach wurden die Quartiere zugeteilt. Wir bekamen steifen Westwind, die kurzen Wellen von der Seite brachten das Schiff zu einem unangenehmen Wackeln, was bei den Ersten bald Wirkung zeigte. Nachdem die Seesäcke verteilt waren, konnten wir uns einrichten und das Schiff kennenlernen. Es ging auf Grund der vielen Leute sehr beengt zu, für uns wie auch für die Besatzung.

Abends gab es dann ein Kennenlernen mit der Besatzung in der Messe. Das geschah unter anderem bei Cola mit Gin, später dann bei Gin mit Cola.

Als nächstes, woran ich mich noch erinnere, kam dann das Aufwachen in der Zöllnerkammer. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt schon unter Vermeidung des Nord-Ostsee-Kanals Skagen passiert. Die Nordsee empfing uns mit rauer See (See 5 bis 6) und einer steifen Brise von Windstärken 7 bis 8.

Nach dem Sichern der Ladung wurden wir, soweit dazu noch fähig, zu verschiedenen Tätigkeiten eingeteilt; Hilfsarbeiten in der Kombüse, Reinigungsarbeiten und Ausguck auf der Brücke. Meine Tätigkeit beschränkte sich in der 8-12 Wache auf den Ausguck in der Steuerbordnock. Mein Zimmerkollege, ein rotblonder Mensch mit Sommersprossen, war während dieser Zeit völlig dienstunfähig. Ich hatte so etwas vorher noch nicht gesehen. Er sah grünlich im Gesicht aus. Drei Tage verbrachte er, trockene Brotrinden kauend, an Deck.



MS KLOSTERFELDE (26.07.1986)

Nun brach eine interessante und lehrreiche Zeit für mich an. Richtung, Entfernung und Fahrtrichtung mussten angesagt, Leuchtfeuer, ihre Kennung und Richtung mussten zugeordnet werden. Auch mit dem Radar durfte ich arbeiten. Von der Funknavigation DECCA wusste ich inzwischen das Prinzip. Die Zeit in der Nock war interessant und abwechslungsreich.

Parallel zu uns fuhr die KLOSTERFELDE. Sie war mit uns gleichzeitig in Rostock ausgelaufen. Das Schiff war mit etwas über 5000 tdw kleiner als die FREYBURG, hatte 20 Panzer T54/T55 und Munition geladen und ein Drittel der Soldaten. Bei beiden Schiffen handelte es sich um Stückgutfrachter, die ihre Ladung bei Bedarf eigenständig löschen konnten.

Inzwischen bekamen wir auch unser Ziel und unsere Aufgabe zu erfahren. Nach Syrien würde die Reise gehen, und wir sollten die Panzer bei Notwendigkeit bis hinter die Front fahren. Syrien befand sich im Krieg mit Israel.

Bei der Fahrt durch den Ärmelkanal bemerkte ich den vielen Verkehr und lernte viele Schiffstypen kennen. Daran schloss sich die Fahrt durch die ruhige Biskaya und entlang der portugiesischen Küste an. Bei dieser Gelegenheit sah ich zum ersten Mal Fernsehen in Farbe. Bei der Einfahrt ins Mittelmeer erreichte uns die Nachricht, dass Syrien und Israel ein Waffenstillstandsabkommen ausgehandelt hatten. Daraufhin machte sich unter uns Soldaten eine große Erleichterung breit.

Zur guten Stimmung trug auch das mit Seewasser gefüllte Badebecken bei. Anfang Oktober als DDR-Bürger im Mittelmeerwasser baden, das war schon was!

Schon war etwas Routine eingezogen, aus der wir aber schnell herausgerissen wurden. Vier Mirage Düsenjäger überflogen unsere Schiffe im Tiefflug. Das war mächtig laut!

Am nächsten Tag kamen zwei Starfighter der Bundeswehr im Tiefflug. Sie waren wirklich erst zu sehen (und zu hören), wenn sie da sind.

Die FREYBURG, die gewöhnlich im Liniendienst nach dem Fernen Osten eingesetzt wurde, sollte vor der Reise eigentlich zur Überholung in die Werft und ins Trockendock. Durch den vermutlichen Unterwasserbewuchs fuhr sie höchstens 18 Knoten. An einem der Tage durfte ich das Schiff einmal von Hand steuern. Mir ist es nicht gelungen, einen so genauen Kurs zu steuern, wie es der Autopilot schaffte.

Etwa in Höhe von Sizilien kam plötzlich ein sowjetisches Kriegsschiff (Fregatte oder Zerstörer) von hinten auf, und es ging die Rede, dass uns auch ein U-Boot begleiten würde. Der Grund war am nächsten Tag zu sehen. In etwa acht Seemeilen Entfernung fuhren wir an Teilen der 7. US Flotte vorbei. Es handelte sich um zwei Flugzeugträger und 17 Begleitschiffe. Die Flugzeugträger wirkten gegenüber den gewiss nicht kleinen Begleitschiffen riesig.

Aber nicht nur die Technik sorgte für Abwechslung, auch die Natur hielt für uns eigentliche Landbewohner Ungewöhnliches bereit. Eines Nachts bei ruhiger See und sternenklarem

Himmel waren rings um das Schiff in einiger Entfernung starke Gewitter zu erkennen. Die Blitze waren so stark und lange zu sehen, dass sie fotografiert werden konnten.

Die weitere Fahrt vorbei an Kreta und Zypern verlief ohne Vorkommnisse. Unser Zielhafen hieß Tartus.

Als der Hafenlotse an Bord kam, musste der Matrose am Ruder einen Auftrag des Kapitäns erfüllen und ich das Ruder übernehmen. Mit den ganzen Befehlen und Rückmeldungen kam ich gehörig ins Schwitzen. Es war aber auch warm. Der Rudergänger übernahm kurz vor dem Hafen wieder das Ruder und ich konnte aus der Nock das Anlegen verfolgen.

Schon kurz nach dem Anlegen erfolgte das Löschen der Fracht. Hierbei musste ich meine Einschätzung der arabischen Mentalität revidieren. Ein Panzer nach dem anderen landete auf einem Tieflader und weg war er. Die Schauerleute für die Luken 1, 2 und 5 zogen mit Verpflegungsbeutel und Gebetsteppich an ihren Arbeitsplatz und kamen erst nach dem Löschen der Fracht wieder zum Vorschein. Wir Soldaten blieben noch zwei Nächte an Bord, dann ging für uns die Reise über Land nach Aleppo.

Wir verbrachten noch vier oder fünf Nächte im Hotel, dann erfolgte der Rückflug mit einer IL 18 nach Ungarn und von dort mit drei IL 14 nach Berlin. Aber das wäre schon wieder eine ganz andere Geschichte.

Harald Martin

Charterreise des MS HEINRICH HEINE ins kriegerische südliche Afrika

In den 1980er-Jahren bestand die Kühlschiff flotte der DSR aus zehn Schiffen. Normalerweise wurden mit ihnen kubanische Orangen in die DDR transportiert, manchmal auch Bananen aus Mittelamerika. Der Sommer bedeutete immer Flaute für die Kühlschiffe, denn die Ernte in Kuba war noch nicht so weit. In diesen Monaten wurden die Schiffe oft für andere Aufgaben verchartert. Von einer dieser Reisen im Jahre 1986 mit der HEINRICH HEINE unter Kapitän Wolfgram, genannt Mütze, soll hier berichtet werden.

Am 11. Mai verließ die HEINRICH HEINE den Rostocker Heimathafen mit Order Brest in Frankreich via NOK, ausgerüstet für zwei Monate. In Brest wurden nach Einlaufen am 13. Mai in den darauf folgenden acht Tagen 2300 Tonnen tief gefrorene Hähnchen geladen mit Bestimmungshafen Luanda in Angola.

Während dieser Reise sollte auch der Äquator überquert werden. Das kam bei den normalerweise bedienten Fahrtgebieten so gut wie nie vor. Kapitän und Crew ließen sich die Chance auch nicht nehmen und organisierten eine zünftige Äquatortaufe, die es in sich hatte. So mancher Täufling wird sich vielleicht noch an das Procedere erinnern. Abends wurde dann der Abschluss mit einem zünftigen Bordfest gefeiert.

Je näher sich das Schiff Angola näherte, umso nervöser wurde unser Kapitän. Das manifestierte sich in ewig langen Bordversammlungen und Belehrungen. Er ahnte wohl schon, was uns dort erwarten würde.



Äquatortaufe auf MS HEINRICH HEINE

Angola war in den 80er-Jahren vom Bürgerkrieg gezeichnet. Offiziell regierte die MPLA-Partei den afrikanischen Staat. Bis auf die Hauptstadt Luanda war das Land aber in den Händen der UNITA-Rebellen unter Führung von Jonas Savimbi.

Die Situation für die Schifffahrt war extrem gefährlich, wie der Minenangriff auf das DSR-Schiff ARENDSEE zeigte. Am 30. Juli 1984 wurden mehrere Haftminen von Kampftauchern im Hafen Luanda unter Wasser an der Außenhaut dieses Schiffes befestigt und zur Zündung gebracht. Trotz aller Bemühungen konnte das gerade einmal sechs Jahre alte Schiff nicht gerettet werden. Es wurde am 24. August 1984 von Schleppern ins tiefe Wasser gezogen und versenkt.

Am 1. Juni 1986 um 9 Uhr fiel unser Anker auf Reede Luanda. Zwei Tage später ging es an die Pier. Im Hafen lagen zu diesem Zeitpunkt zwei sowjetische Schiffe und kleinere Marineboote. Die sowjetischen Schiffe löschten Kriegsgerät vom Panzer bis zur Munition. Die Hafenlagerflächen waren voll belegt davon. Außerdem gammelte Solidaritätsladung unter freiem Himmel, schutzlos den tropischen Regenfällen ausgeliefert, vor sich hin. Niemand schien mit diesen Waren etwas anfangen zu können.

Als die Nacht hereinbrach, begaben sich sowjetische Soldaten in Schlauchboote und begannen Granaten gegen die Kampfschwimmer in die Hafenbucht zu werfen. Kapitän Wolfram kontaktierte eines der sowjetischen Schiffe, um für die HEINRICH HEINE ebenfalls Granaten heran zu organisieren. Am folgenden Tag hielt ein sowjetischer Jeep an der Gangway und brachte mehrere Kisten dieser explosiven Waffen. Diese nahm der Kapitän persönlich in seiner Kammer unter Verschluss. Ich bin mir heute sicher, dies war mit der Reederei niemals abgesprochen worden.

Mit den nautischen Offizieren wurde dann abends durch den Kapitän eine Art Vergatterung durchgeführt. Sie erhielten dabei die Granaten für ihre Nachtwache, die die Wachhabenden bei Dunkelheit in unregelmäßigen Abständen ins Wasser zu werfen hatten. In meiner Kammer klang es immer so, als ob jemand mit einem großen Vorschlaghammer gegen den Schiffskörper schlug.

Die Löscharbeiten gestalteten sich äußerst zäh und mühsam. Meistens wurde nur ein offener 40 Fuß Container pro Tag geschafft. Als die letzten Paletten an Land gingen, waren in der Zwischenzeit die ersten gelöschten Hühner wieder aufgetaut und gackerten.

Obwohl zwei bewaffnete Soldaten das Löschen der Ladung an Land bewachten, wurde die letzte Hiev gegen 18 Uhr regelmäßig geplündert. Um diese Zeit versammelte sich die gesamte wachfreie Besatzung an der Reling, um diesem Spektakel beizuwohnen. Ungewöhnlich viele Menschen hielten sich zu dem Zeitpunkt auf der Pier auf. War die Hiev am Boden, schnappte sich jeder einen Karton und verschwand schleunigst im Dschungel des Hafens. Der Agent erzählte uns, dass von den 2300 Tonnen gelöschter Tiefkühlhähnchen etwa 200 t auf dem Weg ins Kühlhaus verlost gegangen sind. Dafür gab es auf den zahlreichen Märkten in Luanda französische Brathähnchen in ausreichender Menge im Angebot.

In den 80er-Jahren unterstützte die DDR mehrerer afrikanische Staaten, obwohl es im eigenen Lande selbst genügend ökonomische Probleme gab. In Luanda betrieb die FDJ einen Reparaturstützpunkt für LKW vom Typ W-50. Gleichzeitig wurden dort Einheimische ausgebildet, um diesen Reparaturjob irgendwann einmal selbst übernehmen zu können. Des weiteren waren viele Lehrkräfte aus unserer Republik in Angola tätig, um Lehrer auszubilden und das Bildungssystem weiter zu entwickeln.

Versorgt wurden diese DDR-Bürger in der Regel durch Schiffe der DSR. Diese kamen aber nicht immer nach Bedarf. Es herrschte ständig Mangel, vor allem an Nahrungsmitteln. Unser

Kapitän gab deshalb Lebensmittel aus unserer Proviantlast ab, soweit vertretbar. Außerdem ergaben sich auch Ladungsschäden an den Hühnern, die natürlich nicht vernichtet wurden. Die deutschen demokratischen Entwicklungshelfer besaßen im Gegenzug einen kleinen Fuhrpark, der nun auch unserer Besatzung zugute kam. Eine klassische Win-win-Situation. Jedes Wochenende wurden Badefahrten organisiert, welche die Besatzung dankend annahm. In dem Camp der Entwicklungshelfer fanden mehrmals Grillveranstaltungen statt. Vom Horizont her vernahmen wir den Geschützdonner der Front. Die UNITA war nicht weit weg. Die lange Liegezeit in Luanda hatte noch einen anderen Vorteil für die fußballbegeisterte Besatzung. Im Juni 1986 fand in Mexiko die Fußball-WM statt. So konnten wir im lokalen Fernsehen fast alle Spiele verfolgen. Am 26. Juni 1986 verließ die HEINRICH HEINE Luanda nach fast vier Wochen Liegezeit mit Kurs auf Mosambik.

Unsere Proviantbestände gingen langsam zur Neige. Die Reederei versuchte ergebnislos an der afrikanischen Westküste einen Schiffshändler zu finden, der uns ausrüsten konnte und wollte. So blieb der DSR nichts weiter übrig, als uns in den Apartheidstaat Südafrika zu schicken, damals ein politisches Unding. Die HEINRICH HEINE verschwand für drei Tage aus den offiziellen DSR-Schiffspositionen. Am 30. Juni 1986 wurden wir auf Reede Kapstadt von einem Schiffshändler mittels Barkasse ausgerüstet. Danach ging es uns richtig gut. Am 3. Juli wurden unsere Leinen im Hafen von Beira festgemacht. Auch in Mosambik herrschte seit 1977 Bürgerkrieg. Die Hauptstadt Maputo und die nördlich gelegene Stadt Beira wurden von der gewählten FRELIMO regiert. Die Rebellen der RENAMO aber hatten das ganze Land in Chaos und Anarchie gestürzt. Diese Banden haben immer wieder die Verbindungen zwischen beiden Städten zerstört, um die Versorgung der 400.000-Einwohnerstadt Beira mit Lebensmitteln zu unterbinden. Ziel war es, die Menschen dort auszuhungern. Auch hier betätigten sich DDR-Entwicklungshelfer vor Ort, um unter Einsatz des eigenen Lebens der einheimischen Bevölkerung zu helfen. Bei einem Überfall von Rebellen auf einen Gleisbataillon sind dann am 6. Dezember 1984 acht Bürger unseres Staates ums Leben gekommen. Daraufhin wurden die Entwicklungshelfer zurück in die Heimat beordert. Die DDR wollte Mosambik trotzdem nicht sich selbst überlassen. Beide Regierungen vereinbarten daher einen Deal. Fischkutter aus Sassnitz übernahmen die Versorgung der Bevölkerung von Beira mit Frischfisch, um die Hungersnot zu beenden. Im Gegenzug erhielt das Fischkombinat Rostock Lizenzen für den Tiefseegarnelenfang auf dem Festlandshelf. Die Sassnitzer Fischer betrieben in der Stadt sogar eine Eisfabrik, um den Fang frisch auf die Märkte zu bringen.

Die HEINRICH HEINE bekam Order in Beira Grapefruits zu laden. Die Ladung wurde nur zögerlich angeliefert. Manche Tage passierte überhaupt nichts, sodass die Besatzung langsam unruhig wurde. Kapitän Wolfgram hat dann auf einer der vielen Bordversammlungen verkündet, dass er erst auslaufen werde, wenn die letzte Grapefruit im Großraum Beira geerntet sein würde. Am 12. Juli war es dann soweit. Wir haben zehn Tage gelegen, aber kaum Ladung genommen.

Der nächste Hafen, die Hauptstadt Maputo, wurde am 13. Juli nachmittags angelaufen. Für diesen Anlauf ist unser Schiff vom Fischkombinat Rostock gechartert worden. Wie bereits berichtet, hatte das Kombinat Lizenzen für den Tiefseegarnelenfang. 1986 befanden sich drei speziell für den Garnelenfang umgerüstete Fangschiffe vor Ort mit den Namen HERBERT BAUM, HEINZ KAPPELLE und BRUNO TESCH. Diese Schiffe verfügten nur über begrenzte Kühlkapazitäten und mussten daher ihre kostbare Ladung regelmäßig abgeben. So kamen diese Schiffe nacheinander längsseits der HEINRICH HEINE und die tief gefrorenen Garnelen, abgepackt in Zwei-Kilogramm-Paketen, wurden mit unserem Ladegeschirr innerhalb von fünf Tage übernommen.



MS HEINRICH HEINE auf Innenreederei Havanna (1980)

Das nächste Ziel hieß Walvis Bay in Namibia. Dort wurde vom 22. bis 25. Juli 1986 auf Reede von großen Fang- und Verarbeitungsschiffen des Fischkombinats Frostware übernommen.

Nun ging es endlich nach Hause. Unterwegs im Atlantischen Ozean erreichte das Schiff dann ein Telegramm von der Reederei, in dem angewiesen wurde, die Garnelenladung in Las Palmas zu löschen. Außerdem sollte dort ein Zinksarg mit den sterblichen Überresten eines im Hospital verstorbenen DSR-Kapitäns übernommen und nach Rostock überführt werden.

Von der Besatzung hatte ernsthaft niemand geglaubt, dass die Garnelen für unseren Binnenmarkt bestimmt waren. Am 2. August nachmittags kam die HEINRICH HEINE in Las Palmas an. Innerhalb von sieben Stunden war das ganze Hafenprogramm abgewickelt, sehr zur Enttäuschung der meisten Besatzungsmitglieder.

Am 8. August 1986 erreichte das Schiff die Reede Warnemünde. Der Lotse wartete schon auf uns. Dieses Mal ließen wir den Rostocker Überseehafen backbord liegen und versagelten direkt in den Fischereihafen in Marienehe. Fast die ganze Besatzung ging in den Urlaub. Nur für den Koch und mich kam kein Ablöser. So war ich auch die kommende Charterreise, die das Schiff nach Brasilien führen sollte, wieder an Bord.

2007 habe ich Kapitän Wolfgram nach 21 Jahren im Hamburger Hafen wieder getroffen. Ich war inzwischen Chief auf einem Containerschiff einer Leeraner Reederei geworden. Kapitän Wolfgram führte im Auftrag der Hamburger Seeverufsgenossenschaft an Bord meines Schiffes eine Port State Control (PSC) durch. Als ich aus dem Maschinenraum kam, wurde ich Zeuge eines lautstarken Disputs im Schiffsoffice zwischen meinem technischen Inspektor und Herrn Wolfgram. Ich erkannte meinen früheren Kapitän sofort wieder und als sich beide Herren wieder beruhigt hatten, sprach ich ihn an. Wir haben noch lange miteinander geredet und uns der damaligen außergewöhnlichen Reise erinnert.

17.745 Seemeilen mit dem Kühlschiff rund um Afrika

Nach Abschluss meines Einsatzes auf dem Kühlschiff THEODOR FONTANE in der Karibik im April 1987 wollte ich mir einen darauf folgenden Werftaufenthalt in Polen ersparen. Stattdessen entschloss ich mich für einen Einsatz auf dem Eisentransporter GEORG SCHUMANN auf der Linie Rostock-Klaipeda-Rostock.

Nach zwei Reisen musste ich überraschend doch in die Werft, allerdings nicht nach Polen, sondern auf die Mathias-Thesen-Werft in Wismar. Dort sollte MS THEODOR STORM zügig auf einen außerplanmäßigen Sommereinsatz vorbereitet werden. Das Schiff musste möglichst schnell durch Konzentration des Umfangs der Reparaturlisten auf die technisch unbedingt notwendigen Arbeiten und die Erfüllung der Forderungen der Klassifizierungsbehörde instandgesetzt und ausgeliefert werden.

Anlass war ein humanitärer Lebensmitteltransport in die Region des ersten Golfkrieges (September 1980 bis August 1988) zwischen dem Irak und dem Iran. Für die gewünschte Hilfe wurde ein Land in Westeuropa außerhalb der NATO gesucht. Das wurde in Irland gefunden, das zwar seit 1973 auch in der EG war, aber erst 1999 Mitglied der NATO wurde.

Vor diesem Hintergrund trat die für diese Reise ausgesuchte THEODOR STORM am 5. Mai 1987 die Reise von Wismar nach Irland an. Ziel war der am Channon-River gelegene kleine Hafen Foynes an der Westküste Irlands. Geladen werden sollten geschlachtete irische Fleischrinder, die bei minus 20°C gekühlt ins Schwarze Meer transportiert werden sollten. Dabei gab es einige für die Iren und uns ungewöhnliche Probleme. Das Laden erfolgte unter direkter Aufsicht der irakischen Auftraggeber. Die Rinder mussten nach islamischem Brauch geschlachtet werden, das heißt sie mussten „geschächtet“ werden. Sie wurden also nicht in der bei uns üblichen schnellen Methode getötet, sondern nur abgestochen und mussten



MS THEODOR STORM in Foynes/Irland

dann ausbluten, solange das Herz noch schlug. Daraus ergab sich die erste Zeitverzögerung. Die zweite erfolgte beim Ladeprozess. Die irakischen Auftraggeber bestanden darauf, dass die Schlachtrinder-Stücke (linke und rechte Vorderhälfte, linke und rechte Hinterhälfte, Fleischpakete des Mittelteils) so geladen werden, dass jedes Tier jeweils „komplett“ in die Räume geladen wurde. Diese Forderungen der Auftraggeber brachten den Zeitplan etwas durcheinander.

Speziell der in der Maschine beschäftigte Anteil der Besatzung bekam so Zeit, das Land- und Kneipenleben im irischen Hafenstädtchen kennenzulernen und auch zu genießen. Das allabendliche musikalische Treiben in irischen Pubs ist so in Deutschland nicht üblich. Natürlich haben wir nicht nur gefeiert, sondern hatten auch ausreichend Zeit, das Kälteregime von den bekannten Südfrucht-Kühltemperaturen auf die nun erforderlichen -20°C von beladenem Laderaum zu Laderaum herunter zu fahren.

Aber schließlich wurde das Laden doch abgeschlossen und wir konnten Foynes verlassen.

Die Fahrtroute durch die Biscaya, an Gibraltar vorbei ins Mittelmeer war zumindest für den größten Teil der „Bananenjäger-Besatzung“ eine neue Erfahrung – in ruhiger See, anfangs mit Blick auf die afrikanische Küste, dann die Inseln des Mittelmeeres, speziell Griechenlands, und das Marmara-Meer. Ein Höhepunkt war die Fahrt durch den Bosphorus, vorbei an Istanbul. Die Fahrt durch das Schwarze Meer endete im Zielhafen Poti im Süden der Sowjetunion.

Dieser letzte Teil der Seereise könnte diesem oder jenem aus der griechischen Mythologie bekannt sein. Poti liegt an der Mündung des Flusses Rioni. Beide hießen im Altertum Phasis. Dort soll der griechische Held Jason mit seinem Schiff Argo vor Anker gegangen sein. Er war auf der Suche nach dem Goldenen Vlies, das er in seine Heimat Griechenland entführen wollte. Mit Hilfe

der schönen Medea, der zauberkundigen Tochter des Königs Aietes von Kolchis gelang es den Argonauten das Goldene Vlies zu erbeuten und nach Griechenland zu schaffen.

Diese Geschichte wird in Poti gleich mehrfach dargestellt: Im Hafen liegt ein großes Modell des Argonautenschiffes, eine noch größere Argo steht als Restaurant im Hafenviertel und Andenken an diese Geschichte gibt es nahezu überall.

Das Löschen des weitaus größeren Teils unserer Ladung erfolgte in moderne Kühllaster meist deutscher Bauart, zum Teil noch mit Münchner Kennzeichen. Darüber haben wir uns natürlich unsere eigenen Gedanken gemacht.

Überhaupt bescherte uns der Hafenaufenthalt noch manche Überraschung und Zeit zum Nachdenken. Natürlich kannten wir den Reformkurs von Michail Gorbatschow seit 1985,



Gibraltar



Fahrt durch den Bosphorus bei Istanbul

aber die aktuelle Entwicklung in den ehemaligen Sowjetrepubliken war uns nicht so genau bekannt. Poti lag nun im von der UdSSR losgesagten Georgien, der Hafen aber gehörte zur Sowjetunion. Unmittelbar hinter der Hafengrenze begann Georgien. Beim Stadtbesuch passierten wir zuerst die Hafengrenze und etwa 50 Meter dahinter nochmals eine Grenze, diesmal nach Georgien. Dabei wurden nicht nur die Pässe kontrolliert, sondern wir mussten auch noch unter Aufsicht unsere Uhren von Moskauer auf Georgische Zeit umstellen. Die aktuelle Politik Georgiens wurde den Landgängern im Seemannsclub erläutert. Dass sich die Entwicklung in dieser Form darstellte, hatten wir nicht erwartet.

Eine weitere Information zum augenblicklichen Stand der Geschichte erhielt ich unerwartet nach dem zweiten Besuch des militärischen Hafenkapitäns, der zur „Maschinen-Smoke-time“ rein zufällig dazu stieß und zum Kaffee eingeladen wurde. Nachdem wir beide allein waren, „schüttete“ er mir praktisch sein Herz aus und schilderte mir seine persönliche Lebenslage. Er war Kommandant der Hafenwacheinheit mit Soldaten aus seiner Heimat, den baltischen Ländern, die hier die Interessen Moskaus gegenüber Georgien vertreten mussten. Er konnte dessen Unabhängigkeitsbestrebungen voll verstehen und sah sich in einer echten Zwickmühle. Bekanntermaßen kam es 1989 ja zum endgültigen Bruch Georgiens mit der Moskauer Zentralmacht.

Nun aber wieder zum Schiffsbetrieb:

Ein Restposten der Fleischladung war für Ägypten bestimmt. Deshalb verließen wir Poti und traten die Überreise nach Alexandria an. Dort auf der Ankerreede angekommen, erhielten wir einen offiziellen Behördenbesuch mit einem „Dienstfahrzeug“, das etwas militärisch aussah. An Bord kam eine Personengruppe in weißen Kombis und mit Schutzmasken. Wir konnten uns darauf zunächst keinen Reim machen. Unser Schiff kam nach ägyptischer Auffassung aus dem noch immer atomar verseuchten Gebiet nach der Reaktorkatastrophe im ukrainischen Tschernobyl im Frühjahr 1986. Nach eingehender Inspektion des Schiffes wurde eine nicht gerade kleine Menge der Fleischladung zur Laboruntersuchung mitgenommen. Die gleiche Prozedur geschah am Folgetag nochmals, bevor wir dann in den Frachthafen zum Löschen einlaufen konnten.



Ausflug zu den Pyramiden von Gizeh

Während des Löschens wurde uns ein Ausflug zu den Pyramiden nach Kairo angeboten, der von einer kleineren Besatzungsgruppe auch dankbar angenommen wurde, denn immerhin ging es um eine Besichtigung des letzten erhaltenen Weltwunders der Antike. Ich fand die gesamte Anlage bei Gizeh schon sehr beeindruckend, während andere Besatzungsmitglieder sich auf einem Kamelritt nebenbei etwas beweisen wollten, mit leichten Unfallfolgen.

Nach dem Löschen mussten wir in den Passagierhafen verholen, um die weiteren Reise- festlegungen abzuwarten. Einzelheiten einer geplanten Probeverschiffung von Orangen aus Mocambique waren noch nicht endgültig geklärt.

Nach der Versiegelung warteten wir vor Port Said auf den Suezkanal-Lotsen. Was dann geschah, hatte ich so noch nicht erlebt. Ohne Festsetzung einer Anmeldenummer und eines

Passagetermins verließ der Lotse unser Schiff wieder. Der Kapitän war außer sich über den Auftritt des Lotsen. Der hatte vom Kapitän die leider üblichen „Geschenke“, wie Zigaretten und Alkohol verlangt, die dieser strikt ablehnte. In einem anschließenden Gespräch wollte der Kapitän von mir wissen, ob die Forderung des Lotsen gängige Praxis sei. Ich war von 1964 bis 1986 auf Schiffen des Flottenbereiches Asien-Amerika jährlich mehrfach durch den Suezkanal gefahren und wusste natürlich von diesen Forderungen an die Kapitäne der Schiffe, die innerlich murrend und in Kenntnis der denkbaren Repressalien der Kanalbehörde doch erfüllt wurden. Unser Kapitän kannte diese Praxis nicht, er war noch nicht durch den Kanal gefahren und zeichnete sich als ehemaliger Dozent der Seefahrtsschule Wustrow durch ein hohes Gerechtigkeitsgefühl aus, das er stets konsequent vertrat. Von



Ismailia



Port Said

den nautischen Offizieren, allesamt seine ehemaligen Studenten, wusste ich von diesem Charakterzug. Meine Darlegung zu den Erwartungen der Kanalbehörden und deren praktische Umsetzung hat er anfangs nicht akzeptiert.

Am dritten Wartetag bekamen wir endlich einen Lotsen und liefen ein – allerdings nur bis in den Hafen Port Said. Nach Auffassung der Kanalbehörde war der Suezkanal-Brief des 1966 in Dienst gestellten Schiffes abgelaufen, eine Verlängerung nicht möglich, obwohl das Schiff nie umgebaut worden war. Für ein neues Zeugnis sei eine Neuvermessung durch Beauftragte der Kanalbehörde erforderlich. Der Kapitän war außer sich und beauftragte mich mit der Beaufsichtigung der Neuvermessung. Was sich dabei abspielte, hatte ich noch nicht erlebt, obwohl ich vor der Seefahrtszeit etliche Jahre als Werftingenieur gearbeitet habe. Eine Gruppe von ägyptischen Vermessern erschien mit mehreren Bündeln etwa drei Meter langer Holzleisten, mit denen die Vermessung wie folgt begann: An allen markanten Vermessungsebenen, wie Rahmenspante, Decksbreiten und -höhen wurden Leisten aneinander gelegt, markiert und nummeriert. Dann wurde das gewonnene Rahmenbild an der Pier ausgelegt, dort mit einem Bandmaß vermessen und die Werte notiert. So wurde die Vermessung durch das ganze Schiff fortgesetzt. Nach einer knappen Woche war die Vermessung abgeschlossen, die Werte in den Kanalbrief eingetragen, der Brief übergeben und uns nun die Kanalpassage gestattet, bei einer guten Woche Zeitverlust und sicherlich unter Berechnung entsprechender Gebühren.

Die weitere Fahrt durch den Kanal, das Rote Meer und entlang der afrikanischen Ostküste bis zum Hafen Beira im Norden Mocambiques verlief ohne Besonderheiten. Der international unscheinbare, zur damaligen Zeit fast leere Hafen ist einer der drei Häfen des Landes mit direktem Eisenbahnanschluss zu den ökonomisch starken Nachbarländern Sambia und

Simbabwe. Darüber wurden wir dann auch nahezu umgehend informiert, denn wir bekamen Besuch von einer Gruppe von Eisenbahnfachleuten der Deutschen Reichsbahn. In der seit 1977 unabhängigen Volksrepublik Mocambique war das Eisenbahnnetz immer wieder einmal Ziel von Anschlägen geworden. Damit und mit den Folgen sowie deren Beseitigung hatten die Eisenbahnspezialisten zu tun. Dabei ging es vor allem um Signal-/Überwachungsanlagen und die Steuerung der Weichen. Wir wurden über die noch herrschenden regionalen Unruhen informiert und zur persönlichen Vorsicht ermahnt. Wir hatten das in der Form im Jahre 1987 nicht mehr erwartet. Zusammen mit einigen „Eisenbahnern“ waren wir einmal baden und dabei weit und breit die einzigen Badegäste.

Ein weiteres DDR-Unternehmen in Beira war ein Stützpunkt des Fischkombinates Rostock. Mit zwei Stück 26-m-Fischkuttern wurden durch Ausbilder und Stammbesatzung junge Einheimische in der Hochseefischerei ausgebildet. Die Ausbildung erstreckte sich auch auf die Verarbeitung und den Vertrieb des Fanges. Darüber wurden wir vor Ort auf einer Einladung informiert, zu der wir vor allem Getränke aus Bordbeständen beigesteuert hatten. Ich konnte auf dringenden Wunsch der „Fiko-Außenstelle“ zehn große Stahlflaschen des Kühlmittels Freon übergeben. (Dazu war ich laut Schiffsversorgung nicht berechtigt, weil das Leergut Eigentum der Schiffsversorgung war. Das Problem hat das Fiko Rostock bereinigt.)

Unser eigentlicher Auftrag, die Verschiffung (auf Probe) von Mocambique-Orangen gestaltete sich zunächst schwierig. Wir mussten warten bis die vorgesehene Ladungsmenge angeliefert wurde, verpackt in nagelneuen, versiegelten Pappkartons mit der Aufschrift „Product of South-Afrika“. Uns wurde versichert, dass während der Übergangszeit des anlaufenden Orangen-Exports leider noch keine einheimischen Kartons zum Verpacken vorhanden seien und deshalb die Verpackung aus Südafrika importiert werden müsse. Die Aussage musste so akzeptiert werden.

Nach Ladungsende haben wir Beira, unseren letzten Hafen während der Rundreise, in Richtung Süden zur Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung verlassen. Das Wetter war wie fast immer am Kap stürmisch, aber danach ging es ja auf Heimreise nach Norden.

Der größte Teil der Besatzung hätte sich auf dieser Reise über eine Äquatortaufe beim Überfahren der „Linie“ gefreut. So ein Zeremoniell hatte das Schiff bereits zweimal überstanden – 1968 und 1972. Deshalb war es dem Kapitän umso schwerer gefallen, für diese Reise die Taufe auszuschließen. Dafür gab es realistische Gründe, die wider besseres Wissen viele Besatzungsmitglieder nicht wahrhaben wollten. Die Reise hatte länger als geplant gedauert. Der Reiseverlauf war nicht von Anfang an hundertprozentig klar. Die gewährten „Aufmunterungshilfen“ in Beira waren einfach erforderlich und konnten nicht ausgeschlagen werden. Die Summe dieser Fakten führte zu folgendem Ergebnis: Die Lasten garantierten eine ausreichende Lebensmittelversorgung, allerdings ohne üppige Sonderausgaben, die Transitleast war leer, die Getränkelast erlaubte die Zuteilung von zwei Flaschen Bier in zehn Tagen. Damit fehlten die Mittel zur Organisation einer Äquatortaufe. Die Enttäuschung war groß. Versuche einer reduzierten Tauffeier wurden verworfen. Sicher hat es diese oder jene „private“ kleine Feier im engsten Kreise gegeben, aber das war es dann auch.

Die Reise endete offiziell am 17. August 1987 nach 101 Tagen und 17.745 Seemeilen. Es war nicht alles eitel Sonnenschein gewesen, aber es hatte auch keine technischen Ausfälle und nennenswerten gesundheitlichen Probleme gegeben.

Am 28. September startete ich mit MS THEODOR STORM zur nächsten Reise – wieder einmal in die Karibik.

Wie der Stahl gehärtet wurde

Am 29. Mai 2020 wurde die „alte Seefahrtsschule Wustrow“ auf dem Fischland einer neuen Bestimmung zugeführt. Aus ihr entstand die „Zwei-Wasser“-Ferienanlage. In einer mehrjährigen Bauzeit wuchsen aus der unansehnlichen Ruine 124 attraktive Ferienwohnungen für Kapitalanleger aus MV, Berlin und NRW hervor, die sich den Traum am Meer zwischen 230 000 und 300 000 Euro kosten ließen. Die teuerste im Turm ging für einen niedrigen siebenstelligen Betrag über den Tresen. Eine Genugtuung für alle Absolventen dieser ehemaligen Bildungsstätte, weil dieses Symbol der Vermittlung soliden maritimen Fachwissen nicht endgültig geschleift wurde.

Hier studierten zwischen 1950 und 1990 Tausende zukünftige Schiffsoffiziere, über 8000 Absolventen verließen während dieser Zeit die Bildungsstätte. Sie alle nahmen ihre persönlichen Erinnerungen daran mit an Bord. Jeder von ihnen schaute später aus anderem Blickwinkel auf die dort verbrachten Jahre zurück. Dieser Ausflug in die Geschichte des Hauses möge dazu beitragen, den Ruhm dieser Schule nicht verblassen zu lassen



Der Turm 2017 und am 29.05.2020

„Das Wertvollste, was der Mensch besitzt, ist das Leben. Es wird ihm nur ein einziges Mal gegeben, und nutzen soll man es so, dass einen die Schande einer niederträchtigen und kleinlichen Vergangenheit nicht brennt, und dass man sterbend sagen kann: Mein ganzes Leben, meine ganze Kraft habe ich dem Herrlichsten in der Welt gewidmet.“ Der sowjetische Schriftsteller Nikolai Ostrowski wusste nichts von der Seefahrt, vom Hohelied der Freiheit der Meere, als er sich mit diesen Worten vielmehr dem Kampf um die Befreiung der gesamten Menschheit von Hunger und Elend verschrieb. Ein hehres Ziel. Manche Politiker als Repräsentanten einer in ihren Grundzügen räuberischen Gesellschaft maßen sich in widersinniger Selbstüberschätzung noch immer an, die Welt retten zu müssen. Wir ließen es einst bescheidener angehen, denn erst kam das Mensaessen und dann kam die Moral.

Am Dienstag, dem 5. September 1967, begann für die Klasse FS/F1/2, bestehend aus Besitzern des Jahre zuvor erworbenen Seefunksonderzeugnisses, das letzte Studienjahr zum Erwerb des Titels „Ingenieur für Seefunk“. Ein erster Blick auf die Lehrstundenverteilung

im neuen Semester stimmte zufrieden. Sie bot die Gewähr, nicht unter anhaltendem Stress leiden zu müssen. Gleichwohl erschien der Spotname „Klippschule“ nicht gerechtfertigt. Prügel bezog niemand. Wer allerdings zu sehr gegen den Strich bürstete, war auch hier nicht davor gefeit, seine Genehmigung zum Passieren der Seegrenze zwischen Boltenhagen und Ahlbeck zu verlieren und zukünftig einer gut bürgerlichen Beschäftigung an Land nachgehen zu dürfen. Das konnte jedem passieren, der sich bei Reuter-Meier oder Bobka in der Hitze des Gefechts am Biertisch herablassend über den Kurs der Partei äußerte. Dem blieb erspart, zuletzt im Hafen gesehen worden zu sein.



Im Hörkabinett (1967)



Technikraum Funk (1967)

Erheblichen Anteil an der Ausbildung zum Ingenieur für Seefunk nahmen jene Fächer ein, welche die Grundvoraussetzungen für die Erlangung des Seefunkzeugnisses gemäß den Forderungen der Deutschen Post bildeten. „Alter Postsack“ hieß es demzufolge später liebkostend manchmal an Bord. Neben dem Fach Funkbetriebskunde gehörten „Hören“ und „Geben“ zu den absoluten Fleißfächern. Die zusätzlich aufzuwendende Anzahl an Freizeitstunden, um die 135 Zeichen Klartext pro Minute, mit denen die sozialistische Schiffspresse durch den Äther rauschte, blind in die Tasten zu hämmern, war wie die Richterskala nach oben hin offen und von Mann zu Mann sehr verschieden. Gar mancher Funk-Kommilitone hockte bei strahlendem Sonnenschein mit den Kopfhörern stoisch vor seiner Schreibmaschine, während die künftigen Nautiker am Strand schon dem weiblichen Geschlecht nachsetzen durften.

Ebenso den Nerv tötend gestaltete sich das Gääähnfach Marxistische Philosophie, in dem es galt, manches im Sinne von Ostrowski im Kopf zurechtzurücken, leider nach der Methode des Genossen Holzhammer. Das betraf vor allem jene Zustände, die Jahre später zum allgemeinen Entsetzen nach anfänglichem Jubel an Aktualität gewannen oder Bestätigung fanden. „Können Sie die Parteilichkeit der Weltanschauung der Arbeiterklasse charakterisieren?“ Mit solcherlei ausgepufften Fragen versuchten die Dozenten ihre Studenten in Klausuren angenehm zu überraschen. Wozu mag der ganze Aufwand an Stundeneinsatz gut gewesen sein, wenn schon damals jeder Genosse demokratisch eine andere Sicht auf die Dinge vertrat, nur nicht verriet? Vielleicht um zu erkennen, dass das gegenwärtige System nicht das Nonplusultra sein kann, wenn es erst ein tödliches Virus braucht, um die Gesellschaft beim Tanz ums Goldene Kalb zur Besinnung zu bringen – oder auch nicht. „Etwas ist faul im Staate Dänemark“, ahnten DSR-Seeleute schon zuvor.

Diese Dozenten, die als vorangegangene Generation für Führer und Reich den Kopf hinhalten musste und noch einmal mit dem Leben davongekommen waren, hatten in den Jahren

nach der Stunde Null einen Lernprozess durchmachen müssen. Die KOMMANDOBRÜCKE, Mitteilungsblatt des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere aus Hamburg, also ein Erzeugnis des Klassenfeindes, stellte in ihrer Ausgabe des genannten Jahres die Seefahrtsschule Wustrow als Kaderschmiede der „volkseigenen“ Seeschifffahrt vor. Im Text setzte sich der Autor besonders mit der politische Erziehung der Seefahrtsschüler auseinander, als er den Bericht einer Kommission über die Überprüfung der politischen Arbeit an der Seefahrtsschule Wustrow zitierte. Dort hieß es: „Den Schülern wird nicht genügend klargemacht, daß der Schiffsoffizier der Handels- und Fischereiflotte der DDR auf Schiffen volkseigener Betriebe fährt und demzufolge die Haltung des Schiffsoffiziers eine andere als beim kapitalistischen Reeder sein muß. (...) Äußerst ungenügend ist die Arbeit, besonders der Dozenten, an der Erziehung der Schüler zu neuen, fortschrittlichen Schiffsoffizieren. Sowohl während des Fachunterrichts als auch außerhalb der Unterrichtsstunden wirken die Dozenten ungenügend vor allem auf die gesellschaftliche Erziehung der Schüler ein. Ja, zum Teil weichen sie zurück vor politischen Fragen, die von den Schülern gestellt werden, statt diese in Diskussionen zu klären. Insbesondere besteht keine Klarheit über die Verantwortlichkeit der Dozenten für die Erziehung der Schüler auch außerhalb des eigentlichen Fachunterrichts. Nur so war es möglich, daß selbst bei der Durchführung des kontrollierten Selbststudiums des öfteren Disziplinverstöße erfolgten, ohne daß dagegen von Dozenten Maßnahmen ergriffen wurden. Die Folge dieser falschen Einstellung der Dozenten war die Vernachlässigung der kollektiven Erziehung durch die Schüler selbst. Es existierte unter den Schülern zum Beispiel keine Bewegung zur Erreichung höchster Lernergebnisse. Auch die Freizeitgestaltung entspricht in keinem Fall den Anforderungen, die heute an eine Internatschule in der DDR gestellt werden können und müssen. Diese Mängel beruhen jedoch nicht nur auf fehlerhafter Arbeit des Dozentenkollektivs, sondern auch auf der unzureichenden Arbeit des Internatsleiters, der diese Aufgaben überwiegend der Parteiorganisation und der FDJ-Gruppe im Selbstlauf überließ.

Die Ursachen für viele Fehler in der schulischen und politischen Arbeit sind mangelhaftes Studium und die ungenügende Auswertung der Beschlüsse der Partei und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik. So wurde zum Beispiel die 24. Tagung des Zentralkomitees der SED gar nicht und die 25. Tagung des ZK der SED nur ungenügend und formal, das heißt, nicht zur Verbesserung der eigenen Arbeit ausgewertet. Unter den Dozenten und unter den Schülern gab es keinen kämpferischen Meinungsstreit, so daß die Kritik und Selbstkritik nicht angewendet wurden.“

Soweit, so gut. Dass der Verfasser diesem Kommissionsbericht so viel Raum gab, lag vermutlich auch an seinem Unverständnis, weil die gesellschaftspolitische Arbeit an den Seefahrtsschulen von Leer, Elsfleth oder Cuxhaven seit eh und je sträflich vernachlässigt wurde. Allerdings, auch in Wustrow wurde 1967 noch lange nicht so heiß gegessen wie es vom Herd kam. Freilich machte sich der Wechsel des Direktors der Seefahrtsschule von Gerhard Schirdewahn (1953–1966), einem angenehmen Zeitgenosse mit jovialem Charakter, soweit das während des vorangegangenen Studiums einzuschätzen gewesen war, hin zum Kapitän Hans Ebeling im Wandel des Klimas an der Schule bemerkbar. Der Fortschritt resultierte unter anderem aus dem Wechsel vom bisherigen Zivil zum pflichtgemäßen Tragen der Uniform gemäß der Uniformordnung vom 1. Mai 1965. (u.a.: „Die Schüler der Seefahrtsschule sind von den Betrieben uniformiert zur Schule zu delegieren. Sie tragen die Uniform, die sich bereits in ihrem Besitz befindet.“) Mit der Richtung hin zum Halbmilitärischen wurde die Funktion eines Offiziers vom Dienst geschaffen, ausgeübt von Schülern, die bereits als Schiffsoffiziere gefahren waren und die während ihres 24-Stunden-Dienstes darauf



Ärmelstreifen der Seefahrtsschüler



Lehrkörper der Seefahrtsschule (1968)

warteten, dass irgendetwas Mächtig-Gewaltiges von Dänemark her passiere. Ein Angriff von Kampfschwimmern unter Egon Olsen, um die Portokasse der Schule zu plündern oder die hübsche Englischlehrerin zu verschleppen in etwa. Welche kühnen Griffe nachts hinter der Düne geschahen, darauf besaßen weder OvD noch neuer Direktor keinerlei Einfluss.

Auch für die Dozenten hatte sich das Blatt gewendet. In einer Festschrift zum 20-jährigen Bestehen der Seefahrtsschule Wustrow hieß es im Februar 1969 u. a.: „Mit der Veränderung des Inhalts der Ausbildung und Erziehung erhöhten sich die Anforderungen an die Lehrkräfte. Der ‚Nur-Fachmann‘ war nicht mehr gefragt. Durch ein intensives und beharrliches, systematisches Zusatzstudium auf politischem und fachlichem Gebiet qualifizierten sie sich für ihre weitere verantwortungsvolle Aufgabe. So konnten sie durch ihren politisch-ideologischen und erzieherischen Einfluss mithelfen, den von der Praxis geforderten sozialistischen Schiffsoffizier auszubilden.“ Betroffen davon waren zu diesem Zeitpunkt 47 Lehrkräfte, welche rund 500 Studenten ausbildeten, für die 490 Internatsplätze zur Verfügung standen. Die zehn Unversorgten mussten sich um ein Bratkartoffelverhältnis in Wustrow und Umgebung bemühen.

Die Erstsemester der Nautiker und Funker waren Anfang September noch nicht auf dieses ehemalige Eiland gereist. Sie absolvierten zu Semesterbeginn in Markgrafenheide am Ostseestrande nahe Rostock ihre vier Wochen militärische Reservistenausbildung. Nach weiteren Wochen im darauf folgenden Semester an der Offiziersschule der Volksmarine in Stralsund, landläufig Schwedenschanze genannt, wurden sie dann zum Ende ihres Studiums vom Verteidigungsminister Heinz Hoffmann die Berufungsurkunde zum Unterleutnant der Reserve überreicht bekommen. Wir hatten diesen Drill ein halbes Jahr zuvor bereits genossen, in Uniformen, mit denen schon die Moorsoldaten ausgestattet worden sein mussten. Hier kannte das Regime keine Skrupel. Noch Mitte der 1950er trugen dessen Strafgefangene die blau-weiß gestreiften übriggebliebenen KZ-Anzüge, wenn sie an Ferienlagerkindern vorbei in den Rüdersdorfer Kalksteinbruch schlurften. Aber in der Landschaft der Rostocker Heide fühlten sich zumindest diese verschlissenen Klamotten wohl.

Manche Leute auf der untersten Sprosse der militärischen Erfolgsleiter allerdings weniger, vor allem wenn mancher bereits bei der NVA Gediente als temporärer Vorgesetzter im Gefreitenrang und EK-Modus schon seinen Charakter als späterer Kapitän offenbarte. Außer beim Geballer auf dem Schießplatz stieg der Vergnügungsfaktor der „Waldspaziergänge“ lediglich, wenn bei der Überwindung des Moorgrabens per Seilhangeln ein Muschkote mit-samt seiner Kalaschnikow in denselben plumpste.

So befanden sich zum Septemberbeginn die alten Seefahrtsschulhasen noch in elitärer Runde. Sie sahen dem Augenblick mit Bangen entgegen, wenn der Studienjahrgang vollzählig vor Ort sein würde. Dann käme es wieder darauf an, beim Spurt zur mittäglichen Atzung gut zu Fuß zu sein, wollte der Hungernde die Mittagspause

nicht vor der Luke der Essenausgabe in der Schlange vergeuden. Es zählte jede Minute, die der eigene Dozent früher als sein Kollege oder auch Kollegin im Nachbarraum am Pult das Buch zusammenklappte. Sofort startete das Getrappel der Füße vom Lehrraumflügel quer durch den langen Internatsquerbau hin zum großen Speisesaal.

Die Pause nach der dritten Stunde zählte als die schönste Abwechslung des Tages. Zu der wurde in der Regel die Post ausgeteilt. Der beliebteste Tag des Monats datierte um den 24.,



Haupteingang Seefahrtsschule (1966)



Blick auf den Hof der Seefahrtsschule

wenn das Stipendium ausgereicht wurde. Etwas mehr als 100 Mark bekam jeder bar in die Hand gedrückt, mancher zuzüglich 30 Mark Leistungsstipendium als Anerkennung für seine Bemühungen im Vorsemester.

Als sich soweit alles wieder eingespielt hatte, gab es fortan kaum mehr Veranlassung den großen Bau der Seefahrtsschule zu verlassen. Tagsüber schnell zur Post oder in die Buchhandlung und abends auf einen Sprung in die Schänke zum Biertrinken. Das musste zur körperlichen Erhöhung ausreichen. Wer vorher als Matrose an Deck powern musste, wusste die Ruhe à la Tote Hose zu schätzen. Ganz Mutige überwand den 300 Meter sandigen Weg und guckten nach, ob die Ostsee noch ihre Wellen an den Strand treckte. Doch im Herbst, wenn die Westwinde hartnäckig bliesen, ließ sich vom Wustrower Strand sowieso nicht mehr viel entdecken. Dann stand das Wasser bis an die Düne und nagte emsig an jener. Das bekam im Laufe der inzwischen verflossenen Jahre der befestigte Posten der Grenzbrigade Küste hoch über dem Strand zwischen Wustrow und Ahrenshoop sehr deutlich zu spüren, dessen vormalige Bunker heute in der Ostsee das Schwimmen lernen.



Kinokarte für Seefahrtsschüler

Eine gehäufte Zahl von Urlaubern der Nachsaison bevölkerte noch wider Erwarten das Dorf. Eigentlich konnten die Leuten einem leid tun, ihren sauer verdienten Jahresurlaub bei derartigem Mistwetter an einem solch öden, von der Gewerkschaft verordneten, gleichwohl erhofften Ort zu verbringen. Hier schienen die Werktätigen aus dem Süden der Republik am Ziel ihrer Träume eines Ostseeurlaubes angelangt zu sein. Ende September begann es für die Seefahrtsschüler

auch noch an der damit verbundenen Unterhaltung zu hapern. Die Badesaison war vorüber, die letzten Urlauber geflüchtet. Sexueller Notstand breitete sich rasant aus und strebte bald seinem Höhepunkt zu. Die wenigen Jungfrauen zwischen Dierhagen und Darßer Ort sahen sich außerstande, das Defizit auszugleichen. Wenn diese Horde junger Männer ohne großen Auslauf dicht aufeinander hockte, dann brannte die Luft. Von Messerstechereien und wüsten Schlägereien wie heutzutage in den Zentren deutscher Städte ist allerdings nie etwas bekanntgeworden. Die an Bord praktizierte Disziplin und Solidarität wirkte nach. Gleichwohl, das Ostseebad Wustrow besaß damals ein besonderes Fluidum. Das Dorf mit seiner Seefahrtsschule verströmte mehr Duft der großen weiten Welt als ein Karton Zigarettenstangen der Marke Peter Stuyvesant oder ein bayrisches Ankerzentrum.

Am 26. September sank die FIETE SCHULZE/DEVO nach schwerem Sturm in der Biscaya. Es waren 14 Tote zu beklagen, darunter fünf Absolventen der Seefahrtsschule: Der Kapitän, der II. Nautische Offizier, der III. NO, der IV. NO und der Funkoffizier. Die drei letzteren waren uns vom Sehen bekannt. Der II. und der IV. NO hatten erst im Juli des Jahres ihr Studium beendet gehabt. Jeder von uns kannte jemanden auf diesem Dampfer und jeder fragte sich, wie das passieren konnte. Wir jedoch lebten noch und nicht jedes Schiff musste sinken oder jeder Seemann einmal absaufen, obwohl es in jenen Tagen bei der DSR fast zu befürchten war. Bei der FIETE SCHULZE handelte es sich um das fünfte Schiff der DSR mit diesem tragischen Schicksal seit 1957. Schon ging das böse Wort von der „Never-come-back-line“ durch die Reihen. Einige Tage später besuchten wir die Trauerfeier für unsere toten und verschollenen Seefahrer-Kameraden.

Die erste Heimfahrt, im Studentenjargon „Waschtag“ genannt, rückte heran. Selbst pflegeleichte „Transatlantik-Hemden“ – die ließen sich vierzehn Tage hintereinander unbeschadet tragen – mussten von Mutter mal durch's Wasser gezogen werden. Anderweitige Möglichkeiten, außer einer Handwäsche im Waschbecken, bestanden an der Schule nicht. Von



Messe der Seefahrtsschule

einem wunderbaren Waschsalon ließ sich nur träumen. Die Bahnreise bedeutete für die Meisten, die in den Südbirken der Republik ihren Wohnsitz hatten, eine echte Strapaze. Diese erreichte ihren Höhepunkt, wenn sich auf der Rückreise nach Wustrow in Ribnitz-Damgarten die Seefahrtsschüler vor dem Bahnhof in den ersten Bus des Tages drängten, der ins Fischland aufbrach. Von einem eigenen PKW konnte keine Rede sein. Eine halbe Stunde vor Unterrichtsbeginn wieder auf Bude, ließ so mancher den Unterricht nach der durchfahrenen Nacht leise an sich vorbeirauschen.

Mit den frisch in Markgrafenheide Gedrillten im Bunde wurde es, wie schon befürchtet, zunehmend ein Kunststück, sich zum Blechnapf durchzuschlagen. Bereits zum Frühstück stand eine lange Schlange am Schalter. Vor der großen Invasion durch die Neuankömmlinge hatten zu diesem Zeitpunkt nur drei, vier Leute in der Messe gegessen. Es ließ sich absehen, dass die Meisten aus der Schlange sich das opulente Frühstück abgewöhnen würden, um die Butter aufzusparen, wenn sie merkten, dass sie mit der Abendration nicht auskamen, um sich drei Stullen zu schmieren. In unserer Runde, deren Mitglieder allesamt schon an Bord in der Offiziersmesse von freundlichen Stewardessen bedient worden waren, mehrten sich die Beschwerden über das Essen. Fischgulasch und Lungwurst gaben dazu genügend Anlass. Manchmal war die Hausmannskost recht gut genießbar, aber wenn am nächsten Tag schon wieder einmal Nierchenragout auf dem Speiseplan stand, zog dessen Duft bis hin nach Barnstorf. Oder die Dänen auf Lolland begannen die Nase zu rümpfen, falls der Wind aus der falschen Richtung wehte.

Das marxistisch-leninistische Prinzip von Kritik und Selbstkritik fruchtete. Das Klassenleitungskollektiv wurde zwecks Aussprache zum Direktor bestellt. Ändern tat sich dadurch freilich nichts. Die allgemeine Versorgungslage gab nicht mehr her. Wir übten uns in der Freiheit der Einsicht in die Notwendigkeit, frei nach Hegel, und kauften Tiegel und andere Kochutensilien, um abends noch einige Eier oder andere delikate Sachen in der Etagenkombüse zu braten. An eine solche war wohlweislich von den Projektanten gedacht worden, genauso wie

an die gemeinschaftlichen Räume zum Zähneputzen. Das knapp kalkulierte Mensaessen langte für junge Männer im besten Saft nicht vorne und nicht hinten. Jeden Abend konnte der am finanziellen Hungertuch Knappernde auch nicht in die nächstgelegene Kneipe einrücken, um dort Bauernfrühstück oder Schaschlik zu verdrücken. Das ging allmählich ins Geld. Unsere Klasse hatte es sich inzwischen angewöhnt, zur Aufwertung des Abendbrotes Zwiebeln aus dem sozialistischen Einzelhandel, gleich neben dem überreichen Angebot an Weißkrautköpfen, in reichlichen Mengen zu verputzen. Es roch danach allerorten überwältigend. Aber Seeleute waren Düfte solcher Art gewohnt, wenn sie durch arabische Soukhs strichen, schwer mit den Schätzen des Orients beladen auf Heimreise gingen und die Ladungslüfter diverse Gerüche absonderten oder der Tanker rings ums Kap der Guten Hoffnung vor sich hingaste. In vielen Hafengassen roch es noch wesentlich ordinärer, um nicht zu sagen, dort stank es gewaltig. Über die Jahre hat sich dieser Duft inzwischen bis nach Duisburg-Marxloh oder Leipzig-Grünau ausgebreitet.

Auch sonst fehlte es nicht an Kurzweil, selbst wenn es sich nur um das Kammerreinschiff drehte. Dieses ging in eine Selbstverständlichkeit über, obwohl dafür an Bord immer hübsche Stewardessen zuständig gewesen waren, die frühmorgens die Bettdecke wegzogen oder man gemeinsam mit ihr darunter hervor krabbelte. In Ermangelung von Raumpflegerinnen auf dem unterbevölkerten Fischland mit seinen auf Seefahrt spezialisierten Einwohnern mussten die Seefahrtsschüler auch die Klassenräume sauber halten. Dieses Gewerk erfolgte neuerdings gegen einen finanziellen Ausgleich und nicht mehr als Masseninitiative im Nationalen Aufbauwerk der Nationalen Front.

Der Herbst kam mit aller Macht, es wurde kälter und zugiger auf dem schmalen Land zwischen Meer und Bodden. Keiner musste mehr als unbedingt nötig die Nase aus dem großen Bau stecken. Wir schrieben das Jahr 1967 und waren doch der Zeit mehr als 50 Jahre voraus. Die bescheidenen Möglichkeiten einer Betätigung außer Haus resultierten nicht aus den Beschwerden dank eines Fräuleins Covid (19), die alte Männer tötete, gleichwohl stellten die Tage im winterlichen Wustrow eine gute Vorbereitungszeit auf die mehr als vierwöchige „Quarantäne“ während späterer Überreisen von Antwerpen nach Singapore via Kap oder noch längeren Reedezeiten im Persischen Golf dar. Großes Wehklagen hingegen hub an unter dem Volke im Frühjahr 2020. Besuche von Eltern, Kindern und Enkeln ausgeschlossen, die Lieblingskneipe dicht, der Landgang eingeschränkt (two people only), keine kollektive Anbetung des großen Weltenlenkers unter Glockengeläut möglich, Ehepaare schlugen sich und ihre Kinder, die Haare wuchsen lang und länger, Fußball im TV aus der Konserve, keine Party bis zum zweiten Frühstück. Coole Fernost- und Vietnamfahrer, halbe Jahre mit Kombüseunkost fern der Heimat unterwegs, lebten mit diesem Szenario permanent. Der in der Messe aufgehängte Generalsekretär schied als Gott Vater aus, die Haare schnitten Stewardessen, lapidare Fußballergebnisse in der Schiffspresse, Arbeitsantritt 8 Uhr ohne Wenn und Aber, die Wachen noch schlechter dran. Sein Weib schlug Hein Seemann unterdurchschnittlich. Gleichwohl keine Rede von sozialer Verwahrlosung wie in Corona-Zeiten, im Gegenteil. Es wäre dem Seemann nicht im Traum eingefallen, mit dem anerzogenen Egoismus einer Ellbogengesellschaft unter der vorgeschobenen Forderung nach „Freiheit“ für seine demokratischen Grundrechte auf wöchentliche Bordellbesuche bei sexy Mädels aus der Walachei und Transnistrien zu demonstrieren. Die coronaren Beschränkungen – eine Bagatelle gegen die Entbehrungen auf See. Allerdings galt es damals als ausgesprochenes Privileg, wochenlang mit dem Dampfer auf Jeddah Reede zu liegen. DSR-Seeleute betrachteten das Leben an Bord trotz aller Beschneidungen ihrer sozialen Kontakte nicht als den Vorhof zur Hölle. Sie gehörten gemäß diesem auch in Wustrow antrainierten hohen moralischen Anspruch zu den unkomplizierten, rational denkenden Typen. Beschwerden und Gefahren wurden von



Der Weg von der Seefahrtsschule zum Strand (02/1986)

ihnen durch eine bewusste Einhaltung gesellschaftlicher Normen und der Einordnung ins Kollektiv bewältigt – auch Disziplin genannt. Die scheint inzwischen nicht nur im Duden ein Fremdwort zu sein. Wäre *Almanya* ein Kreuzfahrtschiff, es wäre am Absaufen, dank einer opportunistischen Frau Kapitän und einem Begleit-Orchester manoeuvring in the dark, mit-samt der bis zum bösen Ende rackernden Crew, weitgereisten Gästen, die sich einen Dreck um Boots- und Feuerrolle scheren, und der mächtig-gewaltigen Dunkelziffer an geduldeten Überschmugglern, welche die Parole „We love to entertain you!“ herbeilockte, obwohl es in der Coronakrise „Stay at home!“ hieß. Das alles unbenommen der herben privaten Katastrophen dank Corona. Herr, steh uns bei!

Am 17. Oktober brauste der erste Herbststurm über den Norden. Die orkanartigen Winde hinterließen beträchtliche Schäden. Zwischen Dierhagen und Wustrow fiel der Sturm Strom- und Telegrafmasten. Um 16 Uhr brach die Stromversorgung zusammen. Gesamt Wustrow tappte im Dunkeln wie sonst nur die Schüler der Lehranstalt beim Schreiben von Klausuren. Auf dem Darß war durch brechende Bäume kein Durchkommen nach Prerow mehr. Der Sturm ließ den großen Schulbau nicht ungeschoren. Er deckte dessen First fast komplett ab. Fenster im Turm brachen und mit brachialer Gewalt zerriss der Wind eine Ausstellung über die hohe Qualität sozialistischer Leitungstätigkeit bei der DSR in Fetzen. Was der liebe Herrgott sich wohl dabei gedacht haben musste? Wurde sein Ahtes Gebot („Du sollst nicht lügen!“) verletzt? Am nächsten Tag rückte die gesamte Seefahrtsschul-Crew zur Beseitigung der Schäden im Dorf aus.

Der graue November brach an und am 27. des Monats wurde Wustrow das erste Mal in der Saison eingeschneit. Zugleich kursierte ein Gerücht, dass unsere Klasse schon ein halbes Jahr früher ihr Studium beenden müsse. Es haperte bei der DSR am Personal. Bis 1970 wollte die Reederei auf einen Bestand von 230 (!) Schiffe kommen, ließ sich der Funkinspektor über unsere Jobperspektive aus. Wir gehörten halt zu der Kategorie Männer, um die sich nicht nur die Frauen rissen. Letztlich stellte sich die Offerte als ein Gerücht heraus, zumal durch den Untergang der STUBBENKAMMER/DAYK wieder ein Funkoffizier „freigesetzt“ werden konnte. Der Altonnagefrachter sank am 25. November 1967 vor Hoek van Holland nach der Kollision mit einem Tanker. Ein toter Seemann musste beklagt werden. Der Verlust wirbelte in der Presse nicht so viel Staub auf wie der Untergang der FIETE SCHULZE, aber in Seefahrerkreisen sorgte er für genügend Aufregung. Manche Seefahrerfrau oder -freundin

kam ins Grübeln, was sie sich doch für einen „Hochseilartisten“ an Land gezogen hatte. Die Verhandlung über den Seeunfall fand dann später als Lehrbeispiel in Wustrow statt. Nach dem Studium bekamen viele Funkerkollegen die personelle Misere am eigenen Leibe zu spüren, als sich über kurz oder lang ein Guthaben an 400 freien Tagen anhäufen sollte. Wer die Seefahrt über seine Frau liebte, konnte damit gut und gerne einen Trabi finanzieren.

Als einzige größere Institution auf dem Fischland genoss die Seefahrtsschule den ehrenvollen gesellschaftlichen Auftrag, die heimische Bevölkerung nicht nur mit Nachwuchs sondern auch allgemein kulturell zu versorgen. Zu diesem Behufe wurde im Winter ab und zu ein Tanzabend veranstaltet. In der Saison erübrigte sich das. In den Sommermonaten konnten die Lords an anderer Stelle die Puppen tanzen lassen, und was für welche! Leider fand sich außerhalb der Saison bei diesem vorhandenen maskulinen Überschuss nicht für jeden eine Maid, mit der sich eine Sohle aufs Parkett oder die sich anderenorts hinlegen ließ. Darüberhinaus fuhren die wenigen einheimischen Mädchen zum Kummer der Funkergilde viel eher auf einen Nautiker ab, der einmal mit Sicherheit zum Kapitän mit vier Ärmelstreifen, zum Traummann ihrer schlaflosen Nächte aufsteigen würde. Was konnte ein popeliger wireless operator dagegen in die Waagschale werfen? Der blieb auf ewig und alle Zeiten mit der gleichen Heuer in seinem Funkschapp hocken, es sei denn, er schwang sich zu den höheren Weihen eines political advisors auf.

Der nächste Schwoof wurde zu Ehren des 11.11., Karnevalsbeginn, veranstaltet. Leider reichte der Fundus an Kleidungsstücken, ohne einen Zugriff auf die Putzlappenkiste in der Maschine zu besitzen, nur von der Uniform bis zur Jeans mit der türkischen Lederjacke. Letzteres Outfit langte zum Biertrinken. Die Uniform besaß den Wert einer Arbeitsklamotte, mit der ließ sich im ausgelassenen Karnevalstrubel auch kein Staat machen, höchstens 400 Kilometer weiter südlich, wo bei deren Anblick die Frauen mit einem Riechfläschchen aus der Ohnmacht geholt werden mussten. Ja, anderenorts wäre dieses spezielle Dilemma nicht so groß gewesen.

Weihnachten rückte heran. In der Nachbarbude hatten die Kollegen einen Adventskranz an die Decke gehängt. Sie weinten beim Kerzenschein leise in die Kissen und gedachten wie Kuddel Daddeldu ihrer auf den Kontinenten hinterlassenen Kinder. Ende November hing der Plan für das letzte Semester aus. Für den 18. Juli 1968, stand dort geschrieben, wäre die offizielle Abschlussfeier geplant. Es wurde auch Zeit, denn Mehltau begann sich über alle Wissbegier zu legen.

In der letzten Zeit hatten sich die Flurnachbarn aus einer Funkerklasse, von denen kaum einer nach Abitur und Ehrendienst schon zur See gefahren war, zu echten Sängerknaben entwickelt, vor allem wenn sie nachts gegen 24 Uhr aus der Kneipe kamen. In den nächsten Tagen stiegen sie auf die J.G. FICHTE/DCZK für eine Praktikumsreise nach Kuba auf. Danach herrschte wieder Ruhe im Bau, abgesehen vom Wind, der durch die Türritzen pff. In manchen Gängen und an manchen Türen tobten Winde der Stärke 6, so zog es. Fünf Mann mussten sich dagegenstemmen, um das Schott aufzubekommen.

Der Weihnachtsurlaub ging vorüber und das Jahr 1968 begann mit einem Paukenschlag. Am Donnerstag, dem 11. Januar, brach eine Katastrophe über das Fischland herein. Ein höllischer Wintersturm tobte. In dessen Ergebnis besaß Wustrow keine Stranddüne mehr. Die wurde stellenweise restlos weggespült. Rettungstürme vom Badestrand lagen zertrümmert im Sand, vom Bootslicheplatz der Küstenfischer blieben nur noch Fragmente übrig. Es boten sich herrliche Fotomotive an. Der festgefrorene Meeresschaum war bis zu einem halben Meter dick. Nach diesen Besichtigungen fielen wir gegen 22 Uhr erschöpft in die Kojen. Doch die Ruhe währte nicht lange. Eine Stunde später wurden alle Insassen aus den Betten geholt. „Gegen 23.45 Uhr alles antreten zum Schneeschippen an der Bahnstrecke Ribnitz-Stralsund!“ Schnell hinein in die warmen Klamotten und die geborgten Gummistiefel.

Diese waren derartig groß, dass sie immer noch schlappten, nachdem drei Paar Strümpfe und ein Monatsabonnement des NEUEN DEUTSCHLAND, dem Zentralorgan der SED, drin verstaubt worden waren. Um 24 Uhr trafen die Busse ein und ab ging die wilde Fahrt. Wir konnten uns davon überzeugen, dass man uns nicht belogen hatte, weil Wustrow schon zwei Tage von der Welt abgeschnitten war, ohne Post und ohne Frischmilch, dem



Liegeplatz der Wustrower Fischer nach dem Sturm (Jan. 1968)

Leib- und Magengetränk jeden Seemanns. Der Bus fuhr durch meterhohe Schneewehen wie durch die hohle Gasse von Küßnacht. In Damgarten wurden wir ausgeladen und sogleich eingeladen, den Bahnhof frei zu schippen. Die Wehen reichten zwei Meter hoch. Wir schaufelten optimistisch drauf los, bis man uns erklärte, dass da außer dem Abstellgleis noch ein paar Durchfahrtgleise wären, die auch unbedingt gebraucht würden. Wir hatten dort eine Böschung vermutet, aber es handelte sich um mindestens vier Meter hohe Schneewehen. Wohin nur mit dem Schnee? Zwischen den Gleisen war nicht viel Platz. Also wurde in zwei Etagen nach oben gestapelt wie im Heustadel. Gegen drei Uhr wurde Erbsensuppe mit Bockwurst aus der Gulaschkanone gereicht. Um fünf Uhr hatten wir endgültig die Nase voll, verzogen uns in den leidlich warmen Wartesaal und warteten auf den Bus für die Heimfahrt, der für sieben Uhr angekündigt war. Kurz vor sieben Uhr raus in die klirrende Kälte. Der Bus kam um 8.30 Uhr. Wir waren echt sauer. Nachdem wir unterwegs noch einen LKW und unseren eigenen Bus aus den Schneewehen schieben mussten, landeten wir wieder in Wustrow. Wie war es dort doch plötzlich so schön!

Für den 24. Februar war Karneval der Seefahrtsschüler angekündigt worden. Der gestrenge Genosse Direktor mochte die Durchführung der Veranstaltung, wie sonst in den Vorjahren üblich gewesen, in der Schule nicht mehr dulden. Seine Befürchtungen bestanden darin, dass die Kavaliere in den Tanzpausen die Nähe ihrer Kojen schamlos ausnutzen und als Kavalleristen zur Attacke blasen könnten. So musste der Mummenschanz in die Urlauberherberge „Helgoland“ verlegt werden. Wie aus gut unterrichteten Kreisen verlautbart, rissen solche Exzesse später wieder ein.

Mit dem Frühjahrstauwetter versank der wagemutige Spaziergänger bis zu den Knöcheln im sandigen Schlamm, wenn er vor die Tür trat. Leider war das Wetter Mitte März noch



Nebelstation Wustrow (1967)

nicht für Frühlingsträume geeignet, nur Regen und Sturm und eine kalte Bude, weil der Westwind durch die Fensterritzen pfliff. Dabei hatten wir schon einen Fensterflügel zugekittet, damit im Schlaf nicht zu sehr das schütterte Haupthaar wehte. Darüberhinaus brüllte in diesen Tagen das Nebelhorn neben dem Wustrower Leuchtturm vor allem nachts mit Disco-Lautstärke in die Bude. Aber immer noch besser als in der Baracke im Hof in einer

Sechs-Mann-Kammer zu hause wie im vorangegangenen Studium erlebt. Unter deren Dielen hatten es sich die Ratten gemütlich gemacht. Die Zimmer im Seitenflügel aus den 1950ern waren dagegen geradezu feudal mit Waschbecken ausgestattet. Sie wurden teilweise auch als Krankenstation genutzt.

Trotzdem kamen gar bald Frühlingsgefühle auf. Wenn der Seemann die Ostsee nun so im Sonnenschein vor dem Fenster glitzern sah, dann hätte er doch zu gerne mal wieder an den dänischen Inseln vorbeifahren mögen. Wenn Langeland querab lag oder Labøe in Sicht kam, dann wusste der Seemann, er hatte es mal wieder geschafft. Die streng bewachte Seegrenze und der Trennungsschmerz von Weib und Kind lagen hinter ihm. Die Lust auf Indien, die Karibik oder das Mittelmeer hielt sich noch in engen Grenzen, aber der Appetit kommt bekanntlich beim Essen.

Nach Ostern lief das Fracht- und Ausbildungsschiff J.G.FICHTE wieder einmal nach Kuba aus. Belangreich, denn dadurch hörte der ewige Lärm auf dem Flur auf, weil die nebenan eingezogene Nautikerklasse ehemaliger Vollmatrosen mit auf die Reise ging. Die hatten noch nicht begriffen, dass sie nicht mehr auf dem Hauptdeck eines Typ IV-Schiffes wohnten. Eine Woche später gab es wieder mal mit der Vollverpflegung Ärger, weil die Kombüse die Arbeit nicht mehr schaffte. Zu wenig Personal. Schließlich entschloss sich die Schulleitung, an Sonnabenden und Sonntagen die Verpflegung komplett wegfallen zu lassen, sodass die 150 Schüler, die übers Wochenende auf dem Fischland wie die Migranten auf Lesbos festsäßen und nicht vor und zurück konnten, zusehen mussten, wie sie zu einer warmen Mahlzeit kamen. So erlebte die Bratpfanne eine wiederholte Renaissance. Es hub ein lustiges Spiegel- und Rühreiessen an. Dank dieser in Wustrow erlangten Qualifikation konnte der Seemann seiner Angebeteten später zum Frauentag nicht nur die Kohlen aus dem Keller holen, sondern auch zum Frühstück ein Spiegelei braten. Am 28. April gab die Kombüse mit Leber, Salat und Kartoffelbrei ihren Ausstand für das Sonntagessen. Von nun an hieß es, sich selbst über die Runden zu helfen. Au weia, die Finanzen! Und dann noch jedes Wochenende die Qual der Wahl sich aus dem reichen Angebot von Fertiggerichten des sozialistischen Einzelhandels zu bedienen.

Die Erneuerung der Seetauglichkeit folgte Ende April. Die Signale zum Aufbruch wurden immer lauter geblasen. Für einige Tage lag nicht viel an, sodass wir abends öfter mal auf ein Bierchen unsere im Winter durchgelegenen Kojen verlassen konnten. Das Wetter hatte sich herrlich entwickelt, nur vom Grünen der Natur ließ sich nicht viel entdecken. Von Alleen blühender Kirschbäume und Streuobstwiesen, wie im Süden der Republik anzutreffen, keine Spur entlang des Schilfgürtels.

Die erfreulichste Tätigkeit des Tages bestand nun im Abstreichen der Tage am Kalender. Altgediente Reservisten der Nationalen Volksarmee griffen zur Schere und machten das Bandmaß um einen Zentimeter kürzer. Der Pfingstausflug unserer Gruppe wurde einer der besonderen Art. Der Klassenverband machte eine Exkursion nach Berlin. Unter anderem wurde das Werk für Fernsehelektronik (WF) besucht. Dort bekamen wir die neu entwickelte erste Mikrowelle der DDR vorgeführt. Bockwürste wurden darin warm gemacht und mit Genuss verzehrt. Leider hat es dieses Gerät in den folgenden zweiundzwanzig Jahren sozialistischer Planwirtschaft nicht mehr bis zur Serienreife geschafft.

Nach dem Pfingsturlaub konnten wir schon wieder die frisch importierten Urlauberinnen aus dem Sachsenland begutachten. Leider handelte es sich in der Vorsaison meist um die weniger Knackigen, die Jüngeren standen mit Kind und Kegel im Produktionsprozess. Gleichwohl kamen die Strandkörbe schon fast wieder an die Grenze der Auslastung. Es schienen auch einige ledige Sexinnen unter deren Benutzerinnen zu sein, die nicht wegen der eigenen Kinder auf die Sommerferien warten mussten. Die Seefahrtsschüler machten sich nach der winterlichen Abstinenz wie die Aasgeier darüber her. Schön mussten sie nicht unbedingt



Strand mit Anlagen der Grenzbrigade Küste im Hintergrund (1966)

sein. Die überwältigende männliche Potenz der Seefahrtsschüler verhieß die größte Attraktion des Ostseebades Wustrow. Dieser Vorzug schlug sich sogar in den Reiseprospekten nieder: „Kein Glück in der Liebe? – Probieren Sie es doch einmal mit einem Urlaub in Wustrow!“ Finanzkräftige Damen, die ihre Zeche selber bezahlen konnten, besaßen neben ihren weiblichen Reizen gute Argumente, auf sie zuzugreifen.

Im Laufe der Monate Mai und Juni wurden die Abschlussarbeiten in

den Fächern geschrieben. Der 12. Juni gehörte dem letzten regulären Unterrichtstag. Einen Tag vorher waren die Nautikerklassen „verkauft“ worden, das heißt, sie erfuhren, auf welche Schiffe sie aufsteigen würden. Am 4. Juli reisten die Reedereivertreter an, um die Funker zu shanghaien. Sie bliesen den Absolventen gleich ordentlich den Marsch. Ein Kollege hatte bereits vorzeitig im schönen Wustrow die Segel streichen müssen, um in Dänemark einen Dampfer aus der Werft zu holen, ein anderer ging am 18. Juli an Bord, ein weiterer flog Anfang August nach Algier, um die THEODOR FONTANE/DDWO zu übernehmen. Jetzt wo es ernst wurde, merkte jeder wie herrlich unbeschwert es sich an der Schule hatte leben lassen. Und als der letzte Tag hereinbrach, bevor die Schule samt ihren Angestellten und Studenten in die Semesterferien ging, ertönte lauthals aus allen Kehlen, in allen Gängen und Sälen des Schulkomplexes das neueste Lied des italienischen Schlagersternchen Rita Pavone: „Arrivederci Hans, das war der letzte Tanz. Das Licht geht aus im Lokal, drum küß mich noch mal, bevor wir nach Hause gehen ...“ Nun, das Küssen des Schuldirektors musste nicht unbedingt sein, aber wem in diesem Augenblick keine heißen oder kalten Schauer der Rührung, der Freude oder der Ehrfurcht vor den nun vor ihm liegenden neuen Aufgaben über den Rücken liefen, der war an diesem Tage einfach nur schlecht drauf. Flink wie Kakerlaken, zäh wie der an diesem Orte servierte Rinderbraten und hart wie die Seefahrt an sich verließen herangereifte sozialistische Persönlichkeiten die freud- und leidvolle Stätte jugendlichen Überschwanges.

Mit dem Ende des Sommersemesters 1992 endete die maritime Ausbildung an der Seefahrtsschule Wustrow nach knapp 150 Jahren. Das Schweriner Kultusministerium schloss die Einrichtung aus finanziellen Gründen. Die Seefahrtsschulen an der Nordsee besaßen die größere Lobby. Die fast 200-jährige maritime Ausbildung an diesem Standort starb. 90 Arbeitsplätze wurden liquidiert bei einer damaligen Arbeitslosenquote von über 20 Prozent auf dem Fischland. Seitdem gammelte das repräsentative Wahrzeichen des Ostseebades Wustrow mit seinen 450 Studentenbuden, den 19 Seminarräumen und der Aula vor sich hin. 1999 erfolgten Teilabrisse des Gebäudes und der Rest verkam über die Jahrzehnte zur Ruine. Kein solventer Investor erkannte bis 2017 den Standortvorteil dieser ehemaligen Bildungsstätte für den Tourismus an Vorpommerns Stränden. Doch nun lebt sie weiter, die Seefahrtsschule Wustrow, wenn auch in anderem Gewand. Heute wird klar, welche Sonderrechte deren Absolventen während ihres dortigen Aufenthaltes genossen.

Appetit macht erfinderisch und andere Scherze

Die Unterhaltungsmöglichkeiten im Ostseebad Wustrow hingen sehr stark von der Jahreszeit ab. Im Sommerhalbjahr hatte der Student eine relativ große Auswahl an Lokalitäten und an der des weiblichen Geschlechts. Für viele bedeutete das Studium eine leicht vernachlässigbare Sache. Sie hatten ja im Winterhalbjahr Zeit, Versäumtes nachzuholen, um ihr Gewissen zu beruhigen. Somit beherbergten die einschlägigen Kneipen wie Reuter-Meier, Bobka, Schröder (drei Bier – eins pumsig), Sonnenhof und andere ständig Publikum. Es ging auch im Winter nicht wie in einer Klosterschule zu. So mancher hatte seinen jugendlichen Übermut noch nicht abgelegt, auch im Anbetracht der Tatsache, dass er später als Offizier rund um die Uhr Autoritätsperson sein musste.

1963 war es, als wir zu Schankschluss bei Bobka angeheitert und übermütig das Lokal verließen. Auf dem Weg wurde die Lindenstraße passiert. Dort an der Ecke beim Grundstück Laudahn stand der Trabi eines Urlaubers. Also sechs Mann ran und den Trabi knapp zwischen zwei Linden platziert. Wie der Besitzer den wohl wieder entparkt hat? Frau Laudahn erinnerte sich noch gerne an die Zeit mit den „Seefahrtschoilern“, auch wenn sie und ihre lange Grundstücksgrenze mit den Jungs so ihre Probleme bekamen. Die letzten Bierchen drückten auf dem Heimweg immer gewaltig.

1963 spielte im „Strandcafe“ eine Kapelle, die sich öfters Unterhaltungseinlagen mit den Gästen einfallen ließ. Mitten im Tanz wurde unterbrochen und dazu aufgefordert, ein Haustier herbeizuschaffen. Also losgestürmt. Anwohner der Strandstraße wunderten sich, dass da jemand zu später Stunde ihre Katze, den Hund oder ihren Käfigbewohner haben wollte. Zwei von uns suchten nicht Anwohner, sondern eine Weidefläche gleich hinterm Deich heim. Ein angepflocktes Kalb wurde kurzerhand losgebunden und in Richtung Strandcafe gezerrt und geschoben. Nach einigen Mühen war die Strecke erfolgreich bewältigt und das liebe Tier schaute zum Ergötzen der Gäste zur Tür herein.

Aber nicht nur Schülern gingen die Pferde durch. Eine große handgemalte Urkunde im Dozentenzimmer (Fachbereich Funk) der Herren Leitzsch, Wipper und Lakowski über eine ungewöhnliche Zechtour zeugte von Resten jugendlichen Übermuts in der Zeit des Nachkriegsanfangs. Ein gemeinsamer Bierabend mit „Ernesto“ Leitzsch und seinen Erzählungen bestätigte das.

Im Aufbaustudium 1966 bis 1968 wurde auf das Seefunkzeugnis II. Klasse hingearbeitet. Der Übermut war noch nicht ganz verloren gegangen. In der Gemeinschaft addiert sich der bekanntlich noch. Nach einem Abend im Reuter-Meier lag der erste Schnee. Also wie die kleinen Jungs einen Schneeball gerollt. Der nahm mit der Zeit solche Ausmaße an, dass vier Mann an ihm arg zu rollen hatten. Das Monstrum landete mit kräftigem Schwung zwischen den Pfosten des ersten Gartenzaunes vis-a-vis des Ostflügels der SFS. Als der Mitarbeiter der SFS-Bibliothek morgens zu seiner Arbeit wollte, begann die mit der Schaufel.

1967 suchte die Seefahrtsschule Wustrow in der größten Tageszeitung der Republik, NEUES DEUTSCHLAND, einen Koch mit sozialistischer Weltanschauung, mit Fähigkeiten zur Leitung eines Küchenkollektivs, zur wirtschaftlichen Rechnungsführung und ähnlichen Blablas. Vom Kochen musste er offensichtlich keinen Dunst haben. Das bewerkstelligten die Küchenfrauen sowieso wie eh und je gutbürgerlich. Und so blieb nach der Einstellung des Meisterkochs das Essen wie es immer schon gewesen war.

Die Vollverpflegung für die Seefahrtsschüler wurde bei diesem großen Küchenbetrieb gegen Essenmarken ausgegeben. Diese waren in einem farbigen Wochenblock zum Abreißen der drei Tagesmahlzeiten zusammengefasst. Hin und wieder kam es mal vor, dass

aus den verschiedensten Gründen eine Mahlzeit ausgelassen wurde. Die entsprechende Marke blieb übrig. Recht schnell merkte der aufmerksame Gemeinschaftsverpflegungsteilnehmer, dass sich Format und Farbe der Marken wiederholten, die Wochentage sowieso. Dadurch konnte man sich mit einer Marke aus der 44. Woche, weil vielleicht die geschmorten Nierchen verschmählt worden waren, in der 50. eine leckere Schnitzelmahlzeit holen. Also wurden die Marken nicht weggeworfen, sondern zur späteren Verwendung gesammelt.



Aber dabei blieb es nicht. Obwohl eine der Küchenfrauen einzig und allein dafür an der Luke der Essenausgabe stand, um die Essenmarke als Eintrittsgeld in das Reich des Lukullus entgegenzunehmen und darüber zu wachen, dass der Nachtschiff nur einmal pro Nase über die Theke ging, gelang es einem unserer Kommilitonen, in die Schüssel mit den Essenmarken zu greifen. Der konnte sich sonntags beim Koch nicht nur die Nachschiffe, sondern auch drei Vollportionen abholen. „Ihr fresset mir noch die Haare vom Kopf“, tönte die hilflose Entladung des Chefkochs aus der Luke, weil er nicht begriff, warum die kalkulierten Portionen nicht reichten.

Als sich das Studium seinem Abschluss entgegen neigte, gingen die Restposten der Marken an das nachfolgende Studienjahr. In der letzten Woche vor dem Studienende hing unter dem Speiseplan ein kleines Zettelchen: „Suche alte Essenmarken.“ Ob dadurch einem Verantwortlichen für das System Verpflegungsausgabe gegen Essenmarken ein Seifensieder aufgegangen ist, entzieht sich der Kenntnis. Sollte erst jetzt die Wahrheit über die defizitäre Haushaltlage in der Kombüse der Seefahrtsschule das Licht der Öffentlichkeit erblickt haben, bitten wir, die Absolventen der Funkerklasse FS/F1/2, um Nachsicht. Wir waren jung – mit schmaler Geldbörse, unbändigem Appetit, großem Durst – und hatten die Eckpunkte sozialistischer Ethik und Moral noch nicht verinnerlicht.

Mag sich jeder Absolvent der Seefahrtsschule Wustrow ähnlicher kleiner Boshaftheiten, Streiche, Späße, Neckereien und Possen erinnern.

Ob dadurch einem Verantwortlichen für das System Verpflegungsausgabe gegen Essenmarken ein Seifensieder aufgegangen ist, entzieht sich der Kenntnis. Sollte erst jetzt die Wahrheit über die defizitäre Haushaltlage in der Kombüse der Seefahrtsschule das Licht der Öffentlichkeit erblickt haben, bitten wir, die Absolventen der Funkerklasse FS/F1/2, um Nachsicht. Wir waren jung – mit schmaler Geldbörse, unbändigem Appetit, großem Durst – und hatten die Eckpunkte sozialistischer Ethik und Moral noch nicht verinnerlicht.

Mag sich jeder Absolvent der Seefahrtsschule Wustrow ähnlicher kleiner Boshaftheiten, Streiche, Späße, Neckereien und Possen erinnern.

Lothar Pantermöller

Selbst ist der Mann

Auf der SCHWARZBURG wurde ein Stift gefragt, ob er schon mal mit einem Mädchen und ihr wisst schon. Als er verneinte, fragten die Jungs ihn, ob er es denn schon mal anders versucht habe, mit „Help yourself“ und so? Da antwortete er: „Ja, jeden zweiten Tag. Ich freue mich schon auf morgen!“

A Sentimental Journey

Wer nach dem Ende seines Berufslebens eines Tages allein leben muss, der bekommt viel Zeit zum Nachdenken, zum Erinnern. Oft gerate ich dabei ins Träumen und bin wieder ein junger Funkoffizier auf Reisen.

Dann möchte ich so gerne noch einmal an Bord gehen, in der Funkstation sitzen und aus dem Bulleye auf das Achterschiff schauen. Ich möchte noch einmal auf dem Atlantik den Sonnenuntergang erleben. Ich möchte noch einmal den Wetterbericht von Washington Radio/NSS empfangen und danach die Bordwetterkarte zeichnen. Ich möchte noch einmal in die Karibik reisen und den Panamakanal passieren. Ich möchte noch einmal für Pazifik-Schiffe, die Norddeich Radio/DAN nicht selbst erreichen können, Telegramme gebührenfrei vermitteln. Ich möchte noch einmal auf dem Ol' Man River fahren, abends in der Bourbon Street in New Orleans in einem Jazz-Keller hocken und bei Jazz und Dixieland die Ohren spitzen, den Musikern lauschen, Kornett, Trompete, Klarinette und Posaune zuhören. Ich möchte noch einmal in Santa Marta einlaufen, wo das Schiff vom lokalen Rundfunksender begrüßt wurde. Ich möchte noch einmal in Veracruz in der Kneipe sitzen, die einer Señora gehörte, deren zwei hübsche Töchter die Gäste bedienten. Ich möchte noch einmal Madagaskar, Reunion und Mauritius im Vorüberfahren sehen und auf dem damaligen Ceylon bei Mount Lavinia am Strand kauern und im Indischen Ozean baden. Gerne würde ich noch einmal an den Ort zurückkehren, an dem meine Karriere als Funker begann, als das Schiff auf dem Göta-Kanal von Göteborg zum Värnersee hinauffuhr. Auch meine Norwegen-Reise würde ich nur zu gerne noch einmal wiederholen, eine Schiffsreise, die für mich als Persischer-Golf-Fahrer unbeschreiblich faszinierend war.

Doch leider sind selbst Vertretungsreisen nicht mehr möglich. Das Morsealphabet dient nicht mehr der Verständigung zwischen Schiff und Land. Es ist ersetzt worden durch eine Technik, die für die traditionellen Zeichen in Morsesprache taub ist. Sie ist nur geeignet für die trockene, aseptische Weltraum-Kommunikation über Satelliten. Aus der Traum. Manchmal wünsche ich mir, ich könnte die Zeit zurückdrehen. Was bleibt? A sentimental journey and ...

Moon river, wider than a mile
I'm crossing you in style some day
Oh, dream maker, you heart breaker
Wherever you're goin', I'm goin' your way.
Two drifters, off to see the world
There's such a lot of world to see
We're after the same rainbow's end,
waitin' round the bend
My huckleberry friend, moon river, and me.
(AudreyHepburn – Frühstück bei Tiffany)



Es ist schon etwas Wahres dran, wenn Oscar Wilde sagt: „Denken ist wundervoll, aber noch wundervoller ist das Erlebnis.“

Das Wort zum Schluss

„Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können, aber manchmal auch die Hölle, aus der man nicht entfliehen kann.“ Jean Paul, 1763–1825

Wehmütig klingen diese Worte und geben zugleich einen indirekten Hinweis auf die Härte und Unausweichlichkeit der Gegebenheiten unserer menschlichen Existenz. Bei James Bond heißt es in diesem Sinne: „You only live twice – Du lebst nur zweimal“, einmal real und einmal in deinen Erinnerungen. „Was vergangen kehrt nicht wieder; aber ging es leuchtend nieder, leuchtet’s lange noch zurück“, heißt es in einem Gedicht aus dem 19. Jahrhundert. Unsere Seefahrtszeit ist’s, die lange noch in die Gegenwart hineinleuchtet. Gleichsam wie im Paradies erleben wir in unseren Lebenserinnerungen deren glücklichsten Momente immer wieder. Warum erinnern wir uns an das, was wir uns ins Gedächtnis zurückrufen? Jeder trägt gute und schlechte Erinnerungen mit sich herum. Rufen wir uns die guten ins Gedächtnis zurück, verbessert sich unser aktuelles Glücksempfinden. Es tut der Seele gut, in diesen Rückblicken zu schwelgen. Wer sie zusätzlich zu Papier bringen kann, der dürfte mit sich im Reinen sein. Glücklich ist, wer vergisst, was nicht mehr zu ändern ist, lautet gleichwohl eine andere Weisheit.

Ausgenommen der Schilderung tragischer Ereignisse sind die Texte auch in diesem Band der Beleg für glückliche Erinnerungen. Unsere Autoren können sich am ehesten an ihre erste Reise erinnern, an emotionale Höhepunkte, an bedeutungsvolle Ereignisse. Unterstützt werden sie dabei von den Geschichten, die sie möglicherweise vorher in den BORDGESCHICHTEN lasen, von Fotos, Briefen und den Gesprächen unter Seeleuten in kleinem oder größerem Kreis.

Jeder sollte ab und zu glückliche Erinnerungen in seinem Gedächtnis erzeugen, indem er ein jahrzehntealtes Foto zur Hand nimmt oder in seiner Seekiste ein verstaubtes Souvenir aus fernen Hafenstädten hervorkramt, und sich dabei der damaligen Situation bewusst werden. Dann könnte es zu einem Blitz in den Hirnwindungen kommen, neudeutsch Flashback genannt, der ihn in die Vergangenheit zurückkatapultiert. Plötzlich befindet sich der Seemann in der damaligen Lebenslage wieder. Mit den Erinnerungen an real erlebte Momente kehren vergangene Sinneseindrücke wie Geräusche, Gerüche und Gefühle zurück. Er kann sich bei einem Currygericht wieder an Liegezeiten in Indien erinnern, bei speziellen Gerüchen an eine U-Bahnstation in Hamburg oder den Basar in Beirut.

Wer außer uns bekam seinerzeit schon die Gelegenheit Neues zu probieren, über die eigenen Grenzen und die des Landes hinauszugehen. Gemeinsam als Bordkollektiv haben wir uns diese Erinnerungen geschaffen. Wer sich gerne seiner Tage auf See erinnert, der erlebt sie wahrhaftig zweimal. Den „Erfindern“ der BORDGESCHICHTEN gebührt der Dank. Nur durch ihr Wirken besitzen diese ihr deutschlandweites Alleinstellungsmerkmal, inzwischen auch durch langjähriges Erscheinen. 2002 glaubten Wolfgang Jakob und Lothar Vogel noch, dass der Zuspruch der Autoren für einen dritten und vierten Band reichen könnte. Inzwischen befindet sich Band 20 in Vorbereitung.

„Erinnerungen sind ein goldener Rahmen, der jedes Bild freundlicher macht.“ (Carl Zuckmayer) Tatsächlich mag sich heute kaum noch jemand an die unangenehmen Seiten seiner Seefahrtszeit erinnern. Nur zu oft sind Worte zu hören und zu lesen, dass die Jahre an Bord die besten im Leben gewesen seien. Unbewusst wird beim Zurückdenken eine Auswahl hin zum Positiven getroffen. Und das ist gut so.

„Die Zukunft vergeht, wird irgendwann Gegenwart, die Gegenwart vergeht, wird irgendwann Vergangenheit. Nur die Vergangenheit vergeht nicht. Man kann sie nicht nachträglich ändern, sie ist in Stein gemeißelt für alle Ewigkeit.“ So Christoph Hein. Jeder besitzt einen eigenen Blick auf das Gestern, auf sein ureigenes und das der Gesellschaft. Oft ein bisschen schöngefärbt und deshalb nicht ganz ungefährlich. Erinnern kann nichts ungeschehen machen. Gleichwohl

sollte dem Klischee widersprochen werden, die Leute im Osten wären allesamt entweder naive Simpel oder in die Machenschaften der Stasi verstrickt gewesen. Sich zu erklären, das stehe ihnen nicht zu, wird behauptet. Oh doch! Wir haben dafür das passende Werkzeug – die BORDGESCHICHTEN! Wer guten Willens ist, der kann aus ihnen herauslesen, dass wir nicht im Dienste der Weltrevolution unterwegs waren, dass wir nie in der Absicht kamen, das Gastland zu terrorisieren, obwohl uns mancher Staat mit diesem Vorwurf den Landgang verweigerte. Wir standen nicht in der Tradition der Wikinger, die mit Mord und Brandschatzung die Küsten überzogen. Um all diesen Vorurteilen Unwissender zu begegnen müssen wir anderen Menschen unsere Geschichte erzählen, auch damit wir selber wissen wer wir sind, wie wir geworden sind. Was kommt nach uns Zeitzeugen? Was geschieht mit der Erinnerung an die Rostocker Schiffe und ihre Besatzungen? Von allen Ostdeutschen verfügen vor allem wir über das in den Stürmen auf See erworbene nötige Selbstbewusstsein aus unserem Leben zu erzählen, an dieser Stelle, in der Reihe „Seeleute erzählen“ des Hinstorff-Verlages oder eigenen Büchern. Anderen fällt es nach 1990 schwerer. Man empfiehlt den aus schlechten Erfahrungen misstrauisch gewordenen Ossis, sie sollten mehr Selbstvertrauen besitzen. Wir Seeleute haben es. Wir halten es mit Goethe: „Das Erlebte weiß jeder zu schätzen, am meisten der Denkende und Nachsinnende im Alter; er fühlt, mit Zuversicht und Behaglichkeit, dass ihm das niemand rauben kann.“

Wir, die verachteten Alten, sollten unseren Stolz nicht in Abrede stellen lassen, wir, die Generation, die aus persönlichem Erleben am weitesten in die Vergangenheit zurückschauen kann und daraus ihre Schlüsse zieht, die erwarb, was von den Vätern ererbt wurde. Nicht umsonst hieß es schon immer: „Die Jungen sollen bey den Alten die Ohren (ge)brauchen und nicht das Maul (aufreißen)“. Oder ein Buch zur Hand nehmen, falls des Lesens kundig. In einem Land mit freier Presse darf jeder lesen was gedruckt wird, auch die BORDGESCHICHTEN. Darum liebe Autoren, schreibt unbeeinflusst, schreibt, was i h r für richtig haltet. Auch wenn es immer jemanden geben wird, der darüber anders denkt.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelfoto: MS EILENBURG, Kaffee laden in Santos – Bernd Wurlitzer

Rücktitelfotos: i.o. Viehverladung im Roten Meer – Archiv DSR-Seeleute e.V.

r.o. MS HALBERSTADT, Busse löschen auf Mogadischu Reede – Friedrich Seibicke

i.u. Ro-Ro-Schiff FICHTELBERG, Schnittholzverladung in Walhamn/Schweden – Andreas Backstein

r.u. MS RONNEBURG, Expeller laden in Surabaya, Java – Friedrich Seibicke

Hintergrund-Grafik: Ladegeschirr aus „Seemannschaft 2, Decksarbeiten und Sicherheitsdienst“, 1981

Zum Inhalt:

Fotos: Stefanie Zernikow: Seite 2, 7 (o., u.), 8, Kurt-Werner Langer: 6, 143 (l.), 151, Friedrich Seibicke: 10 (o.), 11, 83, 86, 127, 144 (2), 147 (2), 148, 153 (2), 155, Gerhard Fiebiger: 13, 31, 54, 129, 131, 133, Dettlef Stolz: 17, Hans-Jürgen Marnau: 21, Walter Hess: 23 (2), 24, Helmut Schröder: 26 (2), Heike Metz: 33, Joachim Meitzner: 37, Klaus-Jürgen Bruhn: 38, 39 (2), 40, 42 (2), Paul Hag: 53, Christian Lange: 56, 57 (2), Volkmar Gagonal: 61, 62, 108, 120, Veit Karpinski: 65 (2), 66, 67, Wolf A. Kaiser: 76, 77 (2), 78 (3), Norbert Pilz: 82, Karl-Heinz Mehnert: 85 (2), 137, Hans Riemer: 109 (u.), H. Kieslich: 110, Norbert Rathke: 123, Harald Mertin: 134, Harald Reischke: 138, 139 (2), 140, 141 (2), Frank Alsleben: 143 (r.), Rolf Marschner: 158

Sammlungen: Bundesarchiv Lizenz CC-BY-SA-3.0-DE, Jürgen Sindermann: Seite 125, Brigadetagebuch INSELS-BERG: 4, 96, 97, 98, 99, 100 (2), 101, 102, 103, 104 (2), 111, Stefanie Zernikow: 7 (M.), Friedrich Seibicke: 9, 10 (u.), 12 (o.), 18, 20, 43, 49, 60, 79 (2), 80 (2), 81, 88, 113, 145, 146, 148, Kurt-Werner Langer: 12 (u.), Fred Schulz: 14, Dettlef Stolz: 19, Walter Hess: 22, Stephan Bohnsack: 48, Paul Hag: 52, Norbert Schmidt: 59, Veit Karpinski: 63, Günter Gläß: 69 (2), Holger Hess/Wolfgang Steusloff: 72 (6), 73 (14), 74 (8), Hans-Jürgen Marnau: 105, Hans Riemer: 109 (o.), Ute u. Lutz Krämer: 114 (2), 115 (2), 116, 117 (3), 118

Grafiken: Gerhard Vontra: Seite 87

Mitautoren zu Textbeiträgen: Wolf A. Kaiser: Seite 86, Klaus Ammersdörfer: 87, diverse: 96 -104

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

Wir danken unseren Sponsoren DEUTSCHE SEEREEDEREI und Lothar Ullmann UC Versicherungsmakler GmbH.

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

20 Jahre BORDGESCHICHTEN. 2001 erschien der erste Band dieser Anthologie, gefüllt mit unvergänglichen Reminiszenzen ehemaliger DSR-Seeleute an ihre Fahrenszeit, getragen von der Hoffnung auf die Schilderung weiterer mehr oder weniger abenteuerlicher Erlebnisse aus guten und schlechten Tagen. Erinnerungen wie in Stein gemeißelt. Diesmal nachhaltige Rückblicke auf das Wirken der Seemannsmissionen in den Häfen der Welt zum Wohle aller Seeleute. Das 125-jährige Jubiläum der Einweihung des Nord-Ostsee-Kanals im Jahre 2020. Heitere Episoden zum Kult um die Deutsch-Sowjetische-Freundschaft. Die übrigen Beiträge sind ein bunter Fächer verschiedenster Themen: Schiffskollisionen und Totalverluste, Wertzeiten, Brände, Unfälle, Olympiakader auf Auszeichnungsreise. Dazu ein Abriss des Inhaltes der auf allen DSR-Schiffen geführten Brigadebücher und Erinnerungen an die Seefahrtsschule Wustrow. 2014 öffnete sich die Reihe allen Seeleuten. Auch diesmal kommen wieder Vertreter anderer Reedereien zu Wort.

