



BORD- GESCHICHTEN XV

Aus Tagebüchern
ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XV

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2017



Vor 1961 – Ausfahrt der UNDINE von Warnemünde zum Feuerschiff GEDSER REFF

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 15/2017, limitierte Auflage von 1300 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: 11,00 Euro, bei Versand 13,00 Euro gegen Vorkasse

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2016

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung der Beiträge auf Datenträger, bzw. Wiedergabe im Internet, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Autoren und des Herausgebers. Jegliche Verwertung von Bildern, Fotos, Zeichnungen, Skizzen und Faksimile ist außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes unzulässig und strafbar.

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

Vorwort

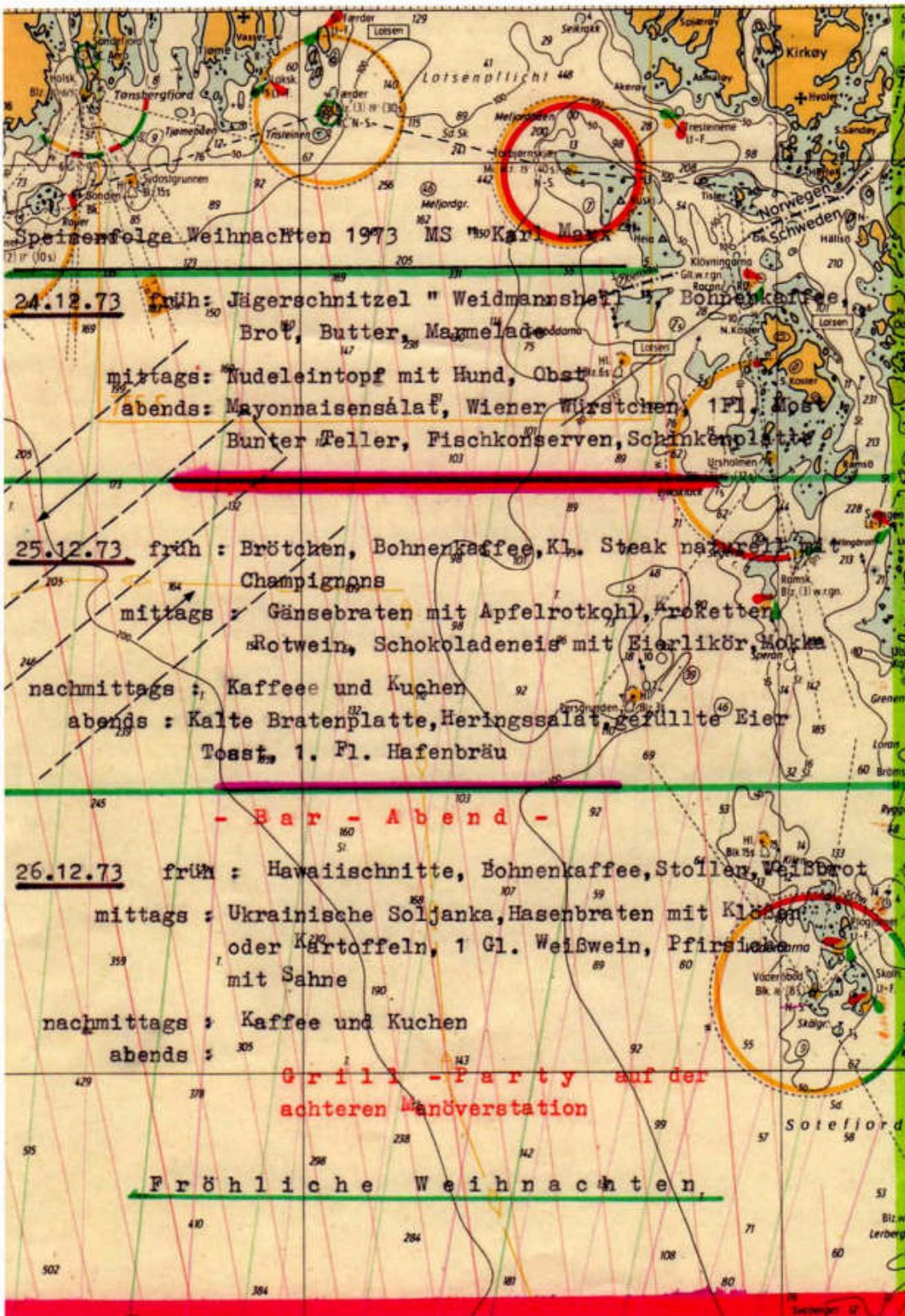
Seemann zu werden, das wird für Schulabgänger in Deutschland immer weniger attraktiv. In den vergangenen drei Jahren sank die Anzahl der Auszubildenden von 190 auf knapp 150, besagt die Statistik der Berufsbildungsstelle für Seeschifffahrt e.V. in Bremen. Das ist nicht verwunderlich. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker zeigt keine großen Perspektiven mehr auf. Bei den jüngsten Prüfungen des Seeleute-Nachwuchses in Rostock erhielt nur einer der Absolventen trotz durchweg guter Ergebnisse einen Job. Für die anderen heißt es beim Studium auf bessere Zeiten für die Schifffahrt zu hoffen oder an Land beruflich tätig zu werden. Einige Reedereien bilden zwar noch dank vielfältiger Förderung aus, gewährleisten aber anschließend keine Beschäftigung mehr. Andere, wie auch die NSB, die ihre Flotte komplett auslagert, verabschieden sich ganz aus den bisherigen Ausbildungsprogrammen. Und auch die von einigen Reedereien – so auch von Laeisz – dank großzügiger Subventionen durch den Staat eingeleiteten Rückflaggungen zeigen bislang keinen bemerkenswerten Umkehrtrend. Die neue Schiffsbesetzungsverordnung, die gegen den Widerstand der Gewerkschaft und Berufsverbände durchgesetzt wurde, ermöglicht sogar weiteren Abbau deutschen Know-hows. Die Branche leidet weiter an Überkapazitäten. Fracht- und Charterraten kommen nicht aus dem Keller. Pleiten, Zusammenbrüche und Übernahmen prägen das Bild. Nach der Insolvenz von Hanjin machte hierzulande besonders der Verkauf der Traditionsreederei Hamburg Süd an Maersk Furore.

Als Chronist der maritimen Wirtschaft hatte ich, der wöchentlich seit vielen Jahren die Seite „See und Hafen“ der Norddeutschen Neuesten Nachrichten (NNN) gestaltet, immer mehr auch von Personalabbau, rückläufigen Lehr- und Studienzahlen zu berichten. Lediglich die Kreuzschifffahrt bietet noch ein breites Tätigkeitsfeld. So verspricht Aida Cruises, der Marktführer für Kreuzfahrten in Deutschland, Fach- und Führungskräften an Bord der Schiffe und an Land attraktive berufliche Herausforderungen. Bis 2020 wird die Aida-Flotte auf 14 Schiffe wachsen. Auch andere Kreuzfahrtreeder haben große Ausbauprogramme eingeleitet. Angesichts der Schiffsriesen, die zum Beispiel bei den MV Werften (Genting) in Auftrag gegeben wurden, ist allerdings zu befürchten, dass wie für die Containerschifffahrt auch hier langfristig Überkapazitäten entstehen.

So sind Rückblicke in die Geschichte auch für den Chronisten oft interessanter als Hiobsbotschaften der Gegenwart. Die BORDGESCHICHTEN, die ich von der ersten Ausgabe an immer mit Spannung verfolge, wecken Erinnerungen an alte Zeiten – wobei auch so manch schwarze Stunde des Seemannsalltags nicht vergessen wird. Das Zusammengehörigkeitsgefühl einer guten Crew kennzeichnet auch dieses Produkt des DSR-Seeleute-Vereins. Wie sagte mir ein alter Kap-Hoorn-Umsegler und späterer DSR-Kapitän im übertragenen Sinne treffend: „Hoch oben auf den Masten der Rah, wo sich einer auf den anderen voll verlassen musste, wuchsen wir zu einer verschworenen Gemeinschaft zusammen.“

Reiner Frank

Redakteur der NNN von 1966 bis 2010
und weiterhin Gestalter der Schifffahrtsseite
dieser Rostocker Regionalzeitung



Inhaltsverzeichnis

Kurt-Werner Langer	Unter fremder Flagge	6
Peter Hecht	Typ IV unter falschem Namen	9
Karl-Otto Ebeling	Zwischenfall in Coatzacoalcos	12
Peter Gutting	Kleiner Grenzalarm	17
Hubertus Laumer	Die Kollision MS SAALE vs. MT EDENFIELD	19
Ulrich Kirmse	Episoden von der letzten Reise des MS FREUNDSCHAFT.....	26
Ernst Richter	Auf MS FREUNDSCHAFT mit Schafen nach China.....	29
Eckhard Franzmann	ASS – oder: Alex, Schafdreck und Silvester	38
Redaktion	Futtern wie bei Müttern	39
Karl-Heinz Flegel	Tank 14 fördert wieder	44
Walter Jangel	Aus der Küchenkommission geplaudert	45
Günther Kalis	In der Kombüse	53
Hermann Pöls	Menschen wie du und ich.....	55
Frank Glass	Gefüllte Ente	56
Jens-Uwe Dethlefsen	Von der Kombüse der FRIEDEN in Uwe's German Restaurant/ Colorado Springs	57
Klaus Ammersdörfer	Unser Koch und Besuch aus dem Meer	64
Rolf Beckett	Spiegeleier auf der EMA	66
Paul Hag	Von amerikanischen Schweinen und deutschem Brot	67
Dietmar Polz	Die Leiden eines Schiffskochs.....	70
Hubert Wazlawik	Aus meiner Backskiste	71
Heinz Schady	Dampfer ROSTOCK im Mansfelder Land	73
Uta Vogelsänger	Einmal Le Havre – Paris und zurück	75
Sven Loos	WEINBLATTSIEGELS Jubiläum	77
Rolf Nitter	Der WEINBLATTSIEGEL	80
Jürgen Altmann	WEINBLATTSIEGELS Wiederauferstehung	82
Redaktion	Aus dem Kuriositätenkabinett	86
Lutz H. Wernecke	An Gola gönndsch mich dodsaufn!.....	87
Kurt-Werner Langer	Bordverkauf.....	88
Redaktion	Hinweise für Seeleute	94
Redaktion	Das Kreuz mit SERO.....	95
Wolfgang Wendrich	Das Hornhecht-Filet mit Majo-Salat.....	97
Jürgen Prescher	Einen Hai gefangen.....	99
Siegwart Wollrath	Von Anglern und Fischen	102
Friedrich Seibicke	Über die Post.....	104
Christian Lange	Ein toller Gruß aus der Heimat	123
Alexander Gräwe	Mein Eiswinter 1963	124
Gerd Stange	Bonny River	127
Jürgen Dillwitz	Havarie im Ladepumpenraum.....	129
Autorenkollektiv	Eine Hauptmaschine für die POSEIDON-Schiffe.....	130
Wolfgang König	Aller Anfang ist schwer	141
Rainer Ritter	Im Zentrum des Fukushima-Seebebens	142
Werner Molle	Abwettern eines Taifuns im südchinesischen Meer	145
Reinhard Lachs	Das Besengeschwader.....	148
Wolfgang Steusloff	Ein Löwe an Deck.....	149
Martina Kiel-Kühn	Der Kinderwagen.....	151
Lothar Pantermöller	Jäger.....	152
Günter Pürschel	Gar nicht zum Lachen	152
Peter Trenkner	Der Flottenbesuch	153
Claudia Wendisch	Im Minirock Kurs Harem.....	156
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis	160

Unter fremder Flagge

Ein Kommentar zum Titelbild

Wer hätte bis 1989 gedacht, dass Seeleute der Deutschen Seereederei jemals unter fremder Flagge fahren würden? Niemand. Als sich das Oberste zum Untersten gekehrt hatte, oder je nach Sichtweise auch anders herum, war es dann soweit. Nach der Privatisierung des VEB DSR bzw. der späteren DSR GmbH wurde ich Betriebsangehöriger der Reederei F. Laeisz GmbH. Hier habe ich die verschiedensten Schiffstypen der Firma gefahren. Nachdem ich 1995 längere Zeit wegen Krankheit ausgefallen war, kam ich Anfang März 1996 in die Planung für einen Einsatz auf dem MS MAXHÜTTE (2). Dieses Schiff war dafür vorgesehen, zukünftig unter ausländischer Flagge, der liberianischen, zu fahren.

Es sollte meine zweite Reise unter fremder Flagge werden. Beim ersten Mal war ich noch zu deutschen Heuerbedingungen gemustert gewesen. Diesmal musste ich mein Einverständnis für die Fahrt unter liberianischer Flagge auf einem Schiff erklären, das von Laeisz bereedert wurde, und unterschrieb eine Zusatzvereinbarung zum Arbeitsvertrag. Damit verbunden war meine Bereitschaft, mindestens 183 Tage unter den neuen Bedingungen auszuhalten, um den Vorteil der Lohnsteuerersparnis nutzen zu können. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung wurde mir vorgelegt. Da deren Resultat eindeutig günstig für mich ausfiel, erklärte ich mich bereit, den Einsatz zu machen. Anderenfalls wäre für mich kein Platz mehr bei Laeisz gewesen. Weiterhin wurde festgeschrieben, dass alle Rechte und Pflichten aus den bestehenden Versicherungsverhältnissen mit der Seeberufsgenossenschaft (Renten-, Kranken-, Arbeitslosenversicherung, Seemannskasse, Unfallversicherung) im vollen Umfang erhalten blieben. Der Heuertarifvertrag See wurde auf 88 % begrenzt. Auch die Verpflichtung der Reederei F. Laeisz GmbH zur Anwendung des Doppelbesteuerungsabkommens mit der Republik Liberia war geregelt. Unter dessen Berücksichtigung wurde die prozentuale Minderung der Heuer im Ergebnis der Lohnsteuerersparnis in ein attraktives Plus von knapp 1000 Euro verwandelt.

Weitere Maßnahmen waren nötig, damit ich unter liberianischer Flagge fahren durfte. So musste ich ein Seefahrtbuch und ein Patent von Liberia beantragen. Ohne diese wichtigen



1890140 0410961

NAME OF VESSEL OFFICIAL NO. GROSS TONNAGE OR HORSEPOWER*	DATE AND PLACE OF		GRADE RANK	DESCRIPTION OF VOYAGE	SIGNATURE OF MASTER	COMPANY
	ENGAGEMENT	DISCHARGE				
MS MAXHÜTTE 0497 200-12000	12.03.96 Toros	21.03.96 Porto Alegre	1st	WORLD ENG. WIDE	<i>Langer</i>	LAELSZ
ORANGEBOURNE 10748 2335 G.W.	09.01.97 CAPE TOWN	26.01.97 MOGABA IN CAIRABA	2nd Eng.	GT	<i>Langer</i>	LAELSZ
MS PAT SAND OFF. NO. 9601 GRT 10014 EN 1	01.01.97 ROTTERDAM	10.01.97 HAMBURG	2nd Eng.	WORLD WIDE	<i>Langer</i>	LAELSZ

*ENGINE ROOM WORKERS GIVE HORSEPOWER
OTHERS GROSS TONNAGE

PAGE 8 PAGE 9

Dokumente wäre mein Einsatz nicht möglich gewesen.

Im Nachhinein kann ich sagen, dass es eine sehr schöne Reise wurde und ich vieles gesehen habe, was später nicht mehr möglich war, als ich auf Containerschiffen fuhr. Die Liegezeiten in den Häfen erstreckten sich öfter über mehrere Tage. Die MAXHÜTTE war ein Massengutschiff im weltweiten Chartereinsatz. Anhand der Segelliste, die ich später für die Steuererklärung brauchte, kann ich noch heute die Reise nachvollziehen.

Nun hatten wir ehemaligen DSR-Seeleute es endlich auch geschafft und führten kombinierte Flug-Schiff-Flugreisen durch. Jahre vorher war es der Traum vieler DSRler gewesen, solche Reisen zu machen. Mein Einsatz begann mit einem Flug von Berlin-Tegel nach München und von dort über Istanbul nach Adana (Türkei). Nach einer Autofahrt erreichten wir das Schiff in Toros.

An Bord traf ich dann auf einige noch verbliebene deutsche Seeleute, aber auch schon auf Philippinos, die seit 1993 in der Flotte eingesetzt wurden. Von den ehemaligen Seefahrern aus der DSR kannte ich die Maschinenleute, da ich mit ihnen vorher gefahren war. Das nautische Personal stammte aus dem ehemaligen Flottenbereich Spezial. Wir mussten uns alle erst einmal beschnuppern. In der Anfangszeit ergaben sich einige Probleme, die jedoch nicht nach außen getragen wurden.

In Toros wurde Getreide gelöscht und gleichzeitig am 16. März 1996 die Umflaggung vorgenommen. Eigentlich sollte es ein besonderer Akt werden, aber die Schiffsführung wickelte die Prozedur einfach und schlicht ab. So ähnlich hatte ich es schon am 3. Oktober 1990 erlebt, als die DDR-Flagge eingeholt und die Flagge der Bundesrepublik Deutschland aufgezogen wurde. Die philippinischen Seeleute nahmen das Heft des Handelns in die Hand, holten die deutsche Flagge nieder und hissten die liberianische. Der Kapitän stand abseits und schaute dem Treiben ohne Regung zu. Im Vorfeld war schon der Heimathafen geändert worden. Nicht nur achtern am Heck, auch an den Rettungsmitteln wurde die Namensänderung notwendig. Alles änderte sich nicht für uns. Die Arbeit wurde genauso weiter geführt wie bisher. Zu diesem Zeitpunkt fuhr noch etliche Deutsche an Bord, im Verlaufe der nächsten Wochen reduzierte sich deren Zahl auf fünf.

Wie ging es nun unter liberianischer Flagge weiter mit der Reise? In den Ladehäfen lagen wir kaum länger als einen Tag an der Pier. In den Löschhäfen bekamen wir etwas mehr Zeit für den Landgang. Jeder musste jetzt zusehen, wie er auf eigene Faust zurechtkam. Die Zeiten waren vorbei, als die Reederei Geld für Landausflüge zuschoss.

Von Toros führte die Reise nach Izmir zum weiteren Löschen. Hier dauerte es drei Tage bis das Schiff leer war. Eine Gelegenheit an Land zu gehen, durch den Goldbasar zu schlendern und sich noch mit Kleinigkeiten für die kommenden Wochen einzudecken. Von Izmir ging es über Algéciras nach Quebec. Hier luden wir 30.000 t Getreide in etwa acht Stunden. Mehrere



Tage Reedezeit hatten wir vorher in Kauf nehmen müssen, weil wir durch Schlechtwetter nicht rechtzeitig rankamen. Das Getreide war für Brasilien bestimmt. Wir liefen Santos an und lagen dort zwölf Tage. Der Seemannspastor war uns ein guter Reiseführer. Wir revanchierten uns, indem wir ihm Bücher aus unserer Bordbibliothek übergaben. Die berühmt-berüchtigte „Rue de Galopp“ war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr das, was sie einmal gewesen war.

Weiter ging es nach Rio de Janeiro. Hier konnte ich mir einen kleinen Traum erfüllen. Ich organisierte für Interessenten einen Ausflug zum Corcovado. Leider reichte die Liegezeit nicht aus, um auch noch den Zuckerhut mit der Seilbahn zu bezwingen. Dieses Erlebnis wäre für mich die Krönung der Reise gewesen.

Die Reise führte weiter nach Porto Alegre, Rio Grande und Sao Fransisco im Bundesstaat Rio Grande do Sul. Hier luden wir Sojabohnen für Sete in Südfrankreich. Dort streckte sich die Liegezeit auf rund zehn Tage. Wir nutzten sie für ausführliche Landgänge, soweit es die Arbeitszeit erlaubte. Nach Löschende nahm der Dampfer Kurs auf Galvestone am Mississippi. Hier lagen wir länger auf Reede als danach im Hafen. Wieder luden wir Getreide für Brasilien, wo ich weitere neue Häfen kennen lernte.

Der Lotse von Maceio war ein Unikum. Er war ganz sicherlich über die 70 hinaus und kam mit kräftigen Armzügen auf die Reede geschwommen. Hier wurde er an Bord genom-

men und brachte das Schiff sicher an die Pier. Ich wollte es im Vorfeld nicht glauben, wurde aber eines Besseren belehrt.

Die Pier von Maceio liegt weit draußen im Meer. Sie ist mit dem Land über eine drei Kilometer lange Brücke verbunden. Die Wassertiefe hätte sonst für den Tiefgang der Schiffe nicht gereicht. Besonders bei Schwell war es nicht ungefährlich an der Pier zu liegen und gleichzeitig zu löschen. Uns sind dabei etliche Festmacherleinen zu Bruch gegangen. Autoreifen wurden als Fender eingesetzt. Leider hielten die auch nicht ewig. So wurde auch bei Schwell gelöscht, um so schnell wie möglich von der Pier abzukommen.

Über Aracuja war dann in Porto Alegre die Reise für mich beendet. Meine 183

The Republic of Liberia
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS

LICENSE NUMBER 459768

LICENSE OF COMPETENCE TO MERCHANT MARINE OFFICER

Pursuant to the Liberian Maritime Law and Regulations, as amended, it is hereby certified that

KURT-WERNER LANGER
has been found duly qualified to perform the duties of

CHIEF ENGINEER

on **MOTOR** vessels of **ANY EM PROPELLSION POWER**

and is licensed to perform in said capacity on board vessels registered under the Maritime Law of the Republic of Liberia and engaged in international service. This license is valid for a term of five years from its date of issuance or renewal and is subject to suspension or revocation by the Commissioner or any Deputy Commissioner of Maritime Affairs.

ENDORSEMENT OF LICENSE
ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978
The Government of THE REPUBLIC OF LIBERIA Confirms

That the present License No. 459768 is issued to

KURT-WERNER LANGER

who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation 1/1/2 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

as **CHIEF ENGINEER** with the following limitations only:

MOTOR VESSELS

19TH MARCH 1996
DATE OF ISSUE OF THIS ENDORSEMENT

19TH MARCH 2001
EXPIRATION DATE OF THIS ENDORSEMENT

27TH FEBRUARY 1948
DATE OF BIRTH OF THE HOLDER OF THIS LICENSE

NOTE: This certificate is and remains the property of the Republic of Liberia

Tage Heuerzeit waren vorüber. Am 19. September 1996 stieg ich ab und flog von Porto Alegre über Frankfurt nach Berlin-Tegel in Richtung Heimat. Im September 1997 wurde die MAXHÜTTE in Mersin an eine türkische Reederei verkauft.

Typ IV unter falschem Namen

Das größte Abenteuer meiner Seefahrtszeit war der erste Schritt auf die Gangway eines 10.000-Tonnen-Handelsschiffes der Deutschen Seereederei Rostock.

Ich wusste nicht, was mich erwartete und hatte keine Ahnung von den Abläufen im Seemannsalltag an Bord eines damals modernen Typ X-Schiffes. Mein Wunsch, Reisen nach Fernost über mehrere Monate Dauer zu machen, ging endlich in Erfüllung. Mit den einfachen Arbeiten eines Decksmannes wurde ich schnell vertraut und lernte durch „Patzer“ bei den verschiedensten Verrichtungen die Gewohnheiten der Besatzungsmitglieder kennen. Ganz allmählich führten mich die Matrosen, Vollmatrosen, der Kabelgattsmatrose, der Timming und der Bootsmann an das Kranfahren und an die Bedienung der verschiedensten Decksmaschinen heran. Das Luken-auf- und -zufahren, das Stellen des Ladegeschirrs und die Ankermanöver wurden unter Aufsicht der erfahrenen Seemänner mit mir oft geprobt. Beeindruckend war für mich, mit welchem Stolz alle Besatzungsmitglieder für Ordnung und Sauberkeit in allen Bereichen sorgten. Nach den ersten Schlechtwetterperioden wurde mir schnell klar, wie wichtig diese charakterlichen Eigenschaften an Bord eines Seeschiffes waren.

In den Gesprächen nach dem Tagestörn fielen mir die oftmals darin erwähnten Schiffsnamen der legendären Typ IV-Frachter unserer Reederei auf. Gespannt lauschte ich den Erklärungen zu deren 14 Ladebäumen und dem Schwergutbaum, für die fünf Ladepostenpaare nötig waren, woran man unsere Typ IV schon aus großer Entfernung erkennen konnte. Die dazugehörigen Winden, MacGregor-Lukenabdeckungen, Holzlukendeckel und die dreifache Persenning, die verschalkt werden mussten, bewiesen nach mehreren Bieren aus dem Spendierfundus der Äquatortäuflinge, dass die „richtigen“ Seemänner nur auf Typ IV fuhren. So, nun wusste ich endlich, dass aus mir kein echter Seemann werden würde, da wir nur sechs Ladebäume und einen Schwergutbaum an Deck hatten!



MS SCHWERIN in Veracruz (1978)

Die sechs Kräne zählten natürlich nicht und was sind schon die wenigen Winden auf den Windenhäusern. Ich bekam auch bald ein Typ IV-Schiff auf hoher See zu sehen. Anerkennend mit dem Kopf nickend hieß es dann: „Da, ein Typ IV“. Mehr war dazu nicht zu erklären. Aber unser Schiff wurde auch geliebt. Das spürte ich täglich daran, wie umsichtig die Arbeiten in allen Bereichen ausgeführt wurden. Als sich meine erste fünfmonatige Reise nach Fernost dem Ende näherte, kam ich als Greenhorn zu dem Schluss, dass mir unser Ladegeschirr und der Jumbo samt der sechs Kräne beim Lade- und Löschbetrieb reichten. Die Wenzel-Bauer-Lukenabdeckungen konnten durch einen Mann leicht geöffnet und geschlossen werden und waren bei plötzlich hereinbrechendem Tropenregen eine echte Erleichterung gegenüber den beschriebenen MacGregor-Lukenabdeckungen. Auf die 50 Mark Typ IV-Zulage konnte ich verzichten.

Da ich die anschließenden Reisen auf meinem Typ X-Schiff mitmachen wollte, ging es für mich nach dem Einlaufen direkt in den Heimaturlaub und nach wenigen Tagen rief mich das Telegramm zum Auslaftermin zurück an Bord. Ich betrat nun mir schon vertraute „Schiffsplanken“. Einige neue Gesichter hatten sich zur Decksgang hinzugesellt. Wir begrüßten uns kurz, bevor es an die zum Auslaufen nötigen Arbeiten ging. Ich brauchte nicht lange, um mitzubekommen, dass einige Neuaufsteiger durch ihren rauerer Ton und sehr gute fachliche Fähigkeiten und Fertigkeiten im seemännischen Bereich zur Riege der Typ IV-Fahrer gehörten. Für diese langbefahrenen Seeleute blieb ich das Greenhorn. Natürlich drehten sich alle Gespräche in ihren Kreisen um diverse Erlebnisse während ihrer Typ IV-Fahrenszeiten. Ich lernte viel von ihnen und so ein klein wenig Sehnsucht nach diesem legendären Schiffstyp erwärmte meine Brust. Aber es sollten sechs Jahre vergehen, bis ich endlich meine inzwischen gewachsenen Seemannsbeine auf das Deck eines Typ IV, des MS SCHWERIN, setzen konnte. Ja, sie hatten alle Recht gehabt! Das sah schon auf den ersten Blick nach harter Arbeit aus. 50 Mann Besatzung unterstrichen die Mehrarbeit auf diesem Schiffstyp. Es wurde meine abenteuerlichste und längste Seereise überhaupt.

Als wir nach rund neun Monaten wieder im Heimathafen festmachten, war im privaten Bereich auch vieles geschehen. Der Zufall wollte es, dass zur gleichen Zeit ein Freund ebenfalls Landurlaub hatte, und wir trafen uns mit unseren Frauen zum gemütlichen Beisammensein. Auch an diesem Abend ging es um Typ IV, nicht zum Leidwesen unserer Frauen. Denn es wurde über so manche Anekdote herzlich gelacht und vor allen Dingen darüber gestaunt, dass auch mein Freund vor einigen Jahren auf der SCHWERIN gemustert war und sich dafür interessierte, ob der eine oder andere Seemann noch dort fuhr. Doch auf seine Frage, ob der Schiffsname noch immer falsch geschrieben wäre, stutzte ich erst einmal heftig. Meine Reaktion: „Wie? Wo? Der Name SCHWERIN? Was gibt es denn da falsch zu schreiben?“ So erzählte mein Freund daraufhin diese Geschichte:

„Stell dir vor, wir lagen im Hafen und hatten vom Bootsmann die Aufgabe erhalten, die Stelagen auszubringen und unseren Schiffsnamen am Steven wieder erkenntlich zu gestalten. Wegen der Rollarbeiten an der Außenhaut waren die Buchstaben kaum noch zu erkennen. Der wacklige Arbeitsplatz auf einer Stelling ist nicht jedermanns Sache. Doch nach geraumer Zeit gewöhnt sich jeder Decksmann an das Trapez. Wir hatten am Vorabend die WBS-Buddel kreisen lassen und ich war froh darüber, einen abgesonderten Arbeitsplatz für mich zu haben. Stolz meine Schriftzüge begutachtend, begann ich die Stellage einzuholen, während der Bootsmann von der Pier aus mein Meisterwerk in Augenschein nahm und plötzlich in einem donnernden Wutausbruch mich mit Schimpftiraden überschüttete. Erst einmal war ich froh darüber, dass der Boss nicht an Deck neben mir stand und ich hinter dem Schanzkleid in Deckung gehen konnte. Grund für den Ausbruch gaben entweder der Restalkohol, die Bullenhitze, der schaukelnde Arbeitsplatz auf der Stellage, oder dass man mit der Nase dicht

vor den großen Buchstaben hing, oder alles zusammengekommen. Jedenfalls waren jetzt die Buchstaben schwarz gemalt und der Schatten weiß. Wegen des nahenden Auslauftermins und dem Hoffen auf die Betriebsblindheit, schwor uns an Deck der Bootsmann ein, ja die Schnauze zu halten. Auf See konnte keiner den Fehler in Augenschein nehmen und in den Häfen gingen wir stumm, mit gesenktem Blick, interessante Gespräche heuchelnd, am Steven vorbei. Der Alte durfte auf keinen Fall davon Kenntnis erhalten! Im weiteren Verlauf unserer Schiffsreise funktionierte die Geheimhaltung. Bis zum Heimathafen Rostock.

Die Besatzung war mit den üblichen Arbeiten des Lade- und Löschbetriebes beschäftigt. Das Verstauen der Ausrüstung für die anstehende Reise und die Aufregung des teilweisen Besatzungswechsels lenkten die Aufmerksamkeit von der peinlichen Namensgebung ab. Spannung breitete sich erst aus, als das Kommando der Reederei zum Besuch des Kapitäns mit energischen Schritten die Gangway aufenterte. Wir stellten uns die Anwürfe hinter der geschlossenen Kapitänskammertür vor: „Kapitän, was fällt Ihnen ein, unter falschem Namen über die Weltmeere zu fahren! Welch eine Schande für die Reederei und für unsere Republik, so in die Häfen einzulaufen! Was haben Sie sich dabei gedacht?“ Völlig überrumpelt stieg dem Alten sicherlich das Blut ins Gesicht. Sofort würde eine Besichtigung vom Kai aus vorgenommen werden. Der Bootsmann erhielt umgehend den Befehl, den Schandfleck so schnell wie möglich zu beseitigen. Wer aber den Hochbetrieb an Bord vor dem Reisebeginn kennt, weiß, dass für die Decksgang ein Übermalen des Namens nicht in den Tagesröhr einzuplanen gewesen wäre. Ich für meinen Teil wechselte auf ein anderes Schiff. Das MS SCHWERIN lief mit einigen Neuaufsteigern und dem alten Namen aus. Leider kann ich nicht sagen, wann der Name wieder in den korrekten Zustand versetzt wurde.“



Ich konnte nach diesem Bericht nicht sofort mit Bestimmtheit sagen, ob der Schatten noch immer weiß gestrichen war. Die Frauen begannen sofort zu wetten. Sie waren sich einig darüber, dass der nötige Druck zur Namensänderung ausgeübt worden wäre. So fuhren wir am nächsten Tag zusammen zum Überseehafen und staunten nicht schlecht darüber, dass unsere SCHWERIN noch immer das „Schwarze Schaf“ war. Stillschweigend hatte man über Jahre hinweg diese Farbgebung am Namen beibehalten. Die SCHWERIN fuhr erfolgreich so „entstellt“ über die Weltmeere. Nun nach fast 40 Jahren erinnere ich mich dieses Falles und habe meine SCHWERIN in einem Aquarell deutlich mit der anormalen Farbgebung des Namens verewigt.

Wenn ich auf der Mole in Warnemünde stehe und die großen schwimmenden Eisenkisten einlaufen sehe, dann denke ich immer an die schönen, stolzen Typ IV-Schiffe mit ihren vielen Masten/Ladepfostenpaare, an denen sie schon von sehr weit her zu erkennen waren. Zum Glück stehe ich ganz vorn auf dem Molenkopf, wo der Wind auf meine Augen drückt und mir niemand ins Gesicht schauen kann. Sonst würde man von mir denken, ich trauerte den guten, alten Zeiten nach.

Karl-Otto Ebeling

Zwischenfall in Coatzacoalcos

Mehr als 50 Jahre ist es her, als das Bekanntwerden dieses Zwischenfalles wie eine Schockwelle durch den Dampfer lief und vermutlich auch in der Betriebsschule der Reederei seine Spuren hinterließ.

Am 5. November war das Lehr- und Frachtschiff THEODOR KÖRNER von Havanna kommend nachmittags in Veracruz eingelaufen und ging in Nachbarschaft des DSR-Schiffes THOMAS MÜNTZER und der westdeutschen WERRATAL an die Pier. Der THOMAS lag schon drei Wochen im Hafen. Mag sein, dass sich die Agentur deshalb ungebührlich viel Zeit ließ. Erst um 10 Uhr des Folgetages kam das sehnlich erwartete Handgeld an Bord. Schon für 12 Uhr war das Landgangsende festgelegt worden. Einige Leute aus der Stammbesatzung kauften im nächstgelegenen Souvenirladen schnell noch einen präparierten Alligator für die Schrankwand ein, über den sich jede Hausfrau beim Staubwischen möglicherweise dumm und dämlich freute. Das Washingtoner Artenschutzübereinkommen wurde erst 1973 ausgehandelt und wir lebten im Jahre 1965. Damals verschwendete die Allgemeinheit noch keinen Gedanken an den Erhalt unserer Flora und Fauna. Wir Matrosenlehrlinge im ersten Lehrjahr konnten dank knapper Mittel an einen derartig frevelhaften Kauf sowieso nicht denken.

Nach einer Liegezeit von knapp 24 Stunden, und damit waren wir angesichts des geringen Ladungsaufkommens noch gut bedient worden, verließ das Schiff Veracruz und nahm südlichen Kurs auf Coatzacoalcos, zwischen 1900 und 1936 auch Puerto Mexico genannt. Am Tag des Sieges der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, der mit einem rauschenden Bordfest am Abend begangen werden sollte, machte das Schiff am frühen Vormittag des 7. November dort am Kai fest.

Coatzacoalcos liegt an der Mündung des gleichnamigen Flusses in den Golf von Mexiko im Norden des Isthmus von Tehuantepec, etwa 300 Kilometer von Veracruz entfernt. In der Sprache der heimischen Indianer bedeutet der Name der Stadt „Der Ort, an dem die Schlange verschwunden ist“. Damals trug die Siedlung im Vergleich zu Veracruz noch den Charakter einer Kleinstadt von etwa 50 000 Einwohnern.



Vorstadtsiedlung

Die Matrosenlehrlinge bekamen vor dem ersten Landgang pro Nase 20 Pesos Handgeld ausgehändigt. Der Peso besaß seinerzeit einen Wert von 33 harten Valuta-Pfennigen. Diese 6,60 Mark traten nun in Konkurrenz zu dem, was wir in Kürze in den Schaufenstern der Stadt zu sehen bekommen würden. Nach dem Mittagessen machten wir uns unternehmungslustig in das Zentrum der Stadt auf den Weg. Da die Hafenanlagen flussaufwärts hinter der

Ortschaft lagen, mussten wir anfangs durch eine heruntergekommene Vorstadtsiedlung ohne befestigte Straßen wandern. Hier lebten die Menschen in kleinen erbärmlichen, aus altem Wellblech und Kistenbrettern zusammengebauten Hütten. Diese deprimierende Durststrecke war schnell überwunden und schon befanden wir uns in der City mit ihren zwei- bis dreigeschossigen Häusern an ebenso vielen Geschäftsstraßen. Wir waren am 10. Oktober aus Rostock ausgelaufen, hatten direkten Kurs auf Kuba genommen und erblickten nun das erste Mal in unserem jungen Leben ein Warensortiment, das gänzlich außerhalb der Angebote von HO und Konsum lag. Alle Youngsters nahmen die Geschäfte sehr genau in Augenschein und staunten immer wieder über die herrliche Farbenpracht der ausgestellten Waren. Kein Vergleich mit den Schaufensterdekorationen in der Rostocker Langen Straße. Aber es war Sonntag, die Läden geschlossen und eingehenderes Interesse musste auf die kommenden Tage verschoben werden.

Nach dem Abendbrot beeindruckte uns die Vielzahl der Leuchtreklamen in dieser doch so kleinen Stadt und wir genossen das Fluidum im Parque



Parque Independencia

Independencia, der der Bevölkerung in den Abendstunden zum Flanieren und Promenieren dient und deshalb unter uns Seeleuten als „Heiratsmarkt“ firmierte. Der mit den Sitten des Landes nicht vertraute Seemann konnte das dabei zelebrierte besondere Ritual auch auf der Plaza vor dem Palacio Municipal in Veracruz mit einigem Erstaunen bewundern. Die jugendliche Bevölkerung drehte auf dem Platz nach Geschlecht getrennt gegenläufig ihre Runden, die Mädchen innen, Jungs außen. Der „Kreislauf“ erfolgte im Spazierschritt, gemächlich, aber stetig, nicht im Gänsemarsch, sondern zu zweit oder in Grüppchen.

Die älteren Herrschaften hielten am Rande ein waches Auge über das Geschehen. Was sich im mehrmaligen flüchtigen Vorübergehen an Augenkontakten und den eventuell daraus entstehenden Folgen anbahnte, ließ sich nur erahnen. Es war ganz sicherlich eine

angenehmere Art, sich an seine Favoriten auf diese Weise heranzutasten, als damals auf deutschen Tanzsälen noch üblich, beim Einsetzen der Kapelle mit vielen anderen Bewerbern über den Saal hinweg auf seine auserwählte Tanzpartnerin zuzustürzen. Und am Ende dumm dazustehen, wenn der Rivale schneller an der Dorfschönheit dran war oder diese dem Jüngling einen schmachvollen Korb verpasste. Wie auch immer, die mexikanische Art der Anmache war sympathisch und unbeschwert, gleichwohl keusch und züchtig in Worten und Werken. Ob deren Nachkommen heutzutage beim Rundgang auch alle auf ihre Smartphones starren? Das wäre gelegentlich zu ergründen.

Die Einheimischen waren von kleinem Schlage, die meisten offensichtlich indianischer Abstammung, vielleicht vom Volke der Maya, leicht schlitzäugig mit ausgeprägten Backenknochen. Ein angenehmer Menschenschlag. Wenn wir uns mit preußischen Gardemaßen unter sie mischten, erregte das einiges Aufsehen und die Mädchen wandten ihre Blicke erst einmal von ihren einheimischen Kavalieren ab.



Am Nachmittag des Folgetages zog unsere Klasse an den Golf von Mexiko zum Baden. Die Stadt ließ sich mit flotten Schritten schnell durchmessen. Leider war der Strand mit dem von Santa Maria, dem westlichen Vorort von Havanna, nicht zu vergleichen. Er war reichlich verschmutzt und auch das Wasser ließ für denjenigen zu wünschen übrig, der nicht im Trüben fischen wollte. Aber was sollte ein langes Lamentieren, diese Gelegenheit zum Baden bot sich so schnell nicht wieder. Zwischen dem Toben in den anbrandenden Wellen, durch die wir elegant

hindurch tauchten, piff uns Sportlehrer Erdmann zum 100-Meter-Lauf. Wir befanden uns schließlich nicht nur zum Vergnügen an diesem schönen Ort. Neben dem Geist sollte auch der Körper gestählt werden.

Leider mussten wir bei aller Ausgelassenheit einen Verletzten beklagen. Ein Kamerad schnitt sich an einer Muschel den großen Zeh bis auf den Knochen auf. In einem von uns gestoppten Auto wurde er ins Krankenhaus transportiert und der Zeh genäht. Man mag es glauben oder nicht, aber nach all der dadurch aufgekommenen Hektik erblickten wir dort, wo wir uns vorher noch vergnügt hatten, einige für eine schmackhafte Suppe gut geeignete Haifischflossen. Offensichtlich waren die Räuber durch das vergossene Blut unseres jungen Helden angelockt worden. Uns grauste bei diesem Anblick gewaltig. Was wäre, wenn, geschehen? Am Folgetag bekamen wir vor dem nächsten Landgang nochmals 20 Peso ausgehändigt, was uns außerordentlich erfreute. Nach dem käuflichen Erwerb von einigen Kleinigkeiten für die Lieben daheim, genossen wir in einer Piesel eine gut gekühlte Coca Cola bei flotten Rhythmen aus der Musicbox.

Auf zwei Tage ohne Landgang folgte ein Tag mit praktischem Unterricht. Und der bedeutete diesmal Luken reinigen, während an der anderen Seite der Luke der zu ladende Mais aus aufgeschlitzten Säcken herunterstürzte. Diese Tätigkeit ging ziemlich an die Grenzen des Erträglichen. Der Staub nahm einem den Atem, aber wir wurden dafür mit einer Landgangserlaubnis für den Abend belohnt. Zu unserem Leidwesen erklärte man uns kurzfristig, dass wir nach dem Abendbrot nur unter Begleitung des Lehrbootsmannes ausgehen dürften. Wir wunderten uns sehr über diese Anordnung.

Als wir dann vom Landgang zurückkehrten, erfuhren wir, warum diese Order erlassen worden war. Einige Lehrlinge hatten in den Geschäften von Coatzacoalcos im größeren Stile Waren gestohlen. Mit den uns zugebilligten umgerechneten 13 D-Mark hatten sich bei manch schwachem Charakter offensichtlich nicht alle entstandenen Bedürfnisse befriedigen



Strand am Malecón von Coatzacoalcos

lassen. Alle Bedürfnisse zu befriedigen wäre auch im eigenen Land erst nach dem Sieg des Sozialismus möglich geworden. Bis dahin mussten wir lernen, uns zu bescheiden.

Eine Versammlung wurde einberufen, in der uns die Ausbildungsoffiziere die Leviten lasen. Alle Lehrlinge, die etwas gestohlen hatten, wurden aufgefordert, diese Artikel stillschweigend abzuliefern. Wie hoch der Haufen wuchs, entzieht sich der Kenntnis. Auch im eigenen Lernaktiv wurden noch einmal die Diebstähle ausführlich ausgewertet. Selbst in unserem Kollektiv befanden sich etliche, die gestohlen hatten. Einer dieser schweren Jungs ließ gar eine Nietenhose und ein Klappmesser mitgehen. In mir kochte es vor Wut und Enttäuschung. Als Ehrenmann stellte ich mir die Frage, was sich dieser Kerl wohl dabei gedacht haben könnte. Eine unsägliche Schweinerei, die dieser Mensch angerichtet hatte! Er hatte unser gesamtes Aktiv in ein schlechtes Licht gerückt und ich fürchtete, dass es lange dauern würde, bis uns die Lehrausbilder wieder vertrauten. Ich machte mir echte Sorgen um unsere Reputation. Ob der Werktätige an Land etwas Brauchbares aus seinem volkseigenem Betrieb „besorgte“ oder der Seemann sich im nicht sozialistischen Währungsgebiet derart daneben benahm, das waren zwei Paar Schuhe. Nur die Besten der Besten fuhren zu See, denen durfte so etwas nicht passieren. Die Ladenbesitzer würden zukünftig wie beim Herannahen eines Hurrikans ihre Türen mit Brettern vernageln, wenn der örtliche Lokal-sender Radio Coatzacoalcos die Nachricht verbreitete, el barco alemán THEODOR KÖRNER mache wieder am Kai fest.

Offensichtlich neigten die Ausbilder nun dazu, andere Saiten aufzuziehen. Als wir nach dem Mittagessen erneut zum Landgang aufbrechen durften, stand einer von ihnen an der Gangway, den wir sowieso schon nicht leiden konnten. Er kontrollierte jeden einzelnen von uns ganz genau. Er beschnupperte uns von allen Seiten. Einer der Kameraden musste gleich wieder unter Deck, um sich ordentlich zu rasieren. Als er wieder an Deck geeilt kam, schickte ihn der dumme Kontrolleur gleich wieder runter. Er hätte bei ihm noch einige kleine „Bartstöppelchen“ gefunden. Wir anderen mussten so lange warten und vergingen fast vor Wut auf den Schikaneur. Danach stiegen wir der Reihe nach die Gangway herab. Monsieur K. kontrollierte seinen speziellen Freund dabei noch einmal und stellte an seinen schwarzglänzenden Schuhen ein winziges Staubkörnchen fest. Jetzt schien er die Geduld verloren zu haben und schickte uns alle wieder an Bord zurück. Für diesen Nachmittag bekamen wir keinen Landgang mehr. Insgeheim schworen wir, wenn uns solches noch einmal in dieser Willkür widerfahren sollte, würden wir uns beschweren gehen. Wir wollten uns nicht wie kleine Kinder abkanzeln lassen. Tatsächlich kann ich heute mit dem Abstand von mehr als 50 Jahren sagen, dass wir damals über dieses Stadium noch nicht lange hinaus waren. Nach dem Abendessen wurde uns der Landgang dann doch noch erlaubt. Ich hatte wie die meisten anderen auch kein Geld mehr, ging aber trotzdem mit. Der Spaß war mit dem

fehlenden Klimpern in der Hosentasche verfliegen. Nicht einmal eine Cola für 70 Cent zum Löschen des Durstes konnten wir uns mehr leisten. Und so ging es zeitig wieder zurück an Bord.

Das Schütten von Mais in die Luken musste während der Liegezeit öfter unterbrochen werden, weil es zu regnen begann oder sich der Himmel mit schwarzen Wolken verdunkelte. So zog sich die Liegezeit länger als geplant dahin und der Auslaftertermin wurde täglich hinausgeschoben. Laut Schiffsportionen in der Schiffspresse befanden wir uns längst auf dem Weg nach Matanzas. Am gleichen Tag stand dort auch zu lesen, dass der D-Zug von Karl-Marx-Stadt nach Rostock bei Bitterfeld mit einem Güterzug zusammengestoßen war und es viele Verletzte gegeben hatte. Das ereignete sich nicht weit von meinem Heimatort entfernt und weckte gemischte Gefühle in den Gedanken an die nahende Heimreise.

Die Leute aus der Stammbesatzung tätigten letzte Einkäufe für ihr überreichliches Handgeld. Schallplatten, Kaugummi, Kaffee und kiloweise Apfelsinen für wenig Geld schleppten sie an Bord. Die Lieben daheim erwarteten uns zum Weihnachtsfest in Rostock zurück.

Nach einer Schlammeschlacht auf einem dem Hafen benachbarten Fußballfeld, über die sich meine Begeisterung angesichts dabei heruntergewirtschafteter Turnschuhe in engen Grenzen hielt, folgte am 16. November der Tag der Ausreise in Richtung Heimathafen. Gegen 9 Uhr warfen wir die Leinen los und zwei Stunden später verschwand die letzte Landmarke am Horizont. Adios Mexico, ich habe dich lieb gewonnen.

Die Liegezeit in Coatzacoalcos blieb während der folgenden Jahrzehnte an Bord, wie bei den meisten von uns der einstige Start ins Seefahrerleben, auch dank meines Tagebüchleins in bleibender Erinnerung.



Kleiner Grenzalarm

Nachdem im Hafen von Wismar an der Nordwestseite des Baumhauses fünf Dalben in das Hafenbecken gerammt worden waren, konnten zwei weitere Liegeplätze, die Plätze 15 und 16, überwiegend als Warteplätze genutzt werden. Um die Schiffe dort festmachen zu können, wurde nun im Hafen auch ein Festmacherboot benötigt.

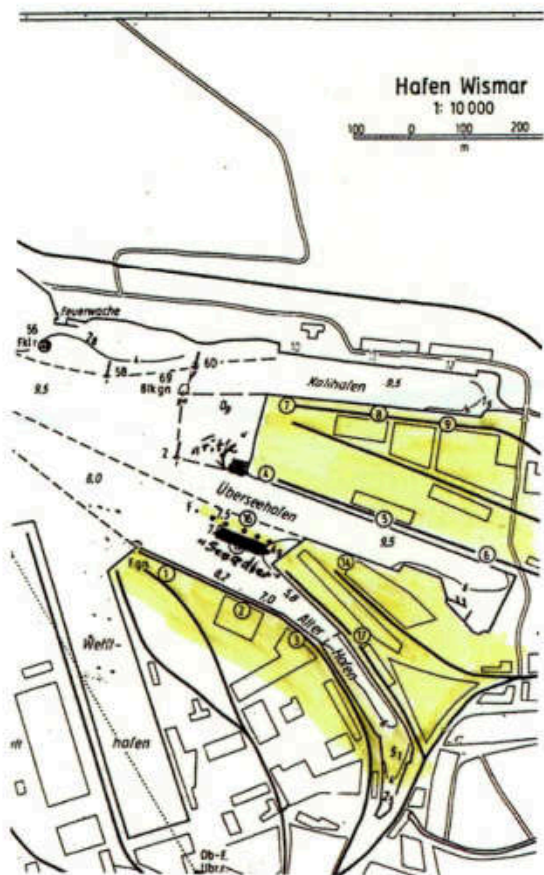
Deshalb erwarb der Seehafen Wismar ein geeignetes Boot, welches auf den Namen FITJE getauft wurde. Es war ein offenes Boot mit der notwendigen Motorleistung, um die oft schweren und langen Festmacherleinen der Schiffe zu den Dalben zu schleppen.

An der Nordwestspitze des Liegeplatzes 4 im Überseehafen von Wismar, an der sich auch die Aufenthaltsräume der Hafenfestmacher befanden, wurde ein Steg errichtet bzw. erneuert, der als Stammliegeplatz für den FITJE diente und ein gefahrloses Ein- und Aussteigen ermöglichte. Fortan diente der FITJE nicht nur zum Festmachen, sondern auch zum Transport von Besatzungen und Besuchern von und zu den Dalbenliegern.

Als wir Ende Juni 1977 mit MS SEEADLER aus der Stettiner Werft kommend Wismar zum Laden anliefen, wurden auch wir vorerst auf den Dalbenliegeplatz 15 beordert und bekamen die Mitteilung: Das Laden für Durrer solle in drei Tagen am Liegeplatz 6 beginnen.

Ein Teil der Besatzung war in freie Tage nach Hause unterwegs, der Rest war damit beschäftigt, die Ladebereitschaft des Schiffes herzustellen. Nach Feierabend machten sich einige der verbliebenen Besatzungsmitglieder landgangsklar. Mit den Worten: „Gespeist wird heut' im Interclub“, meldeten sich der Bootsmann und weitere Besatzungsmitglieder bei der Springer-Stewardess ab. Im Club war Tanzabend angesagt. Der FITJE musste nun ein paarmal fahren, um alle an Land zu bringen. Voraussichtliche Rückfahrzeiten wurden mit den Dienst tuenden Festmachern abgesprochen. Alle hielten sich auch in etwa an die verabredeten Zeiten, nur unser Bootsmann nicht. Der hatte auf dem Saal eine alte Bekannte getroffen und bei ihr zu Hause sein Zeitgefühl verloren. Als er gegen 3 Uhr beim FITJE ankam, lag der zwar an seinen Platz, aber die Festmacher waren irgendwo im Hafen beschäftigt. Was nun?

Ein wenig Schlaf konnte er vor dem Dienstantritt in wenigen Stunden schon noch gebrauchen. Kurz entschlossen versuchte er den FITJE flottzumachen. Aber wie? Ohne Zündschlüssel war der Motor nicht zu starten und der Kahn war auch noch mit einem Sicherheits-schloss angekettet.



Also half alles nichts, nur mit Nachdenken und Improvisieren kam er an dieser Stelle nicht weiter. Hinter der Festmacherunterkunft fand sich das dafür notwendige „Werkzeug“. Bestückt mit einer Bauklammer und einem Stück Stauholz ging es zurück zum Boot. Es dämmerte bereits, als er mit der Bauklammer die Krampe, an der das Boot angeschlossen war, aus dem Stützpfehl des Bootssteiges herausziehen konnte. Kette samt Schloss und Krampe wurden im Boot verstaut und ab ging es mit kräftigen Ruderschlägen oder besser gesagt „Stauholzschlägen“.

Der Bootsmann musste sich mächtig ins Zeug legen, um das Boot mit dem provisorischen Ruder fortzubewegen und vor allem Kurs zu halten. Dennoch überquerte er das Hafenbecken, umrundete den SEEADLER und machten FITJE auf der Holzhafenseite an der Gangway fest. Endlich geschafft, dachte er und verschwand in seine Kojе.

Um 6.30 Uhr erschien die Springer-Stewardess bei den Festmachern und wollte sich übersetzen lassen. Aber mit Erstaunen mussten die feststellen, dass der FITJE nicht an seinem Platz lag.

Nun überschlugen sich fast die Ereignisse:

- Verlustmeldung der Festmacher an Wismar Port Control
- Meldung von Port Control an die Hafenpolizei

Eine große Suchaktion begann.

Da der Gangwaybereich des SEEADLER nur vom Holzhafen einsehbar war, wurde der FITJE nicht entdeckt. Die Suche wurde ausgeweitet und die Grenzbrigade Küste informiert, die natürlich umgehend Grenzalarm auslöste und mit ihren Booten die Wismarbucht abriegelte. Der FITJE blieb unentdeckt bis ein einlaufender Fischer, der die Suchaktion auf UKW mitverfolgt hatte, beim Passieren des SEEADLER dort den FITJE friedlich liegen sah.

Seine Meldung an Port Control brachte natürlich eine allgemeine Erleichterung, aber zugleich auch den Ansturm der zuständigen Behörden auf den SEEADLER. Die Besatzung wurde in die Messe beordert und die allgemeine Befragung wer wann, warum und womit den FITJE zweckentfremdet benutzt hatte.

Noch etwas verschlafen sah einer den anderen an, bis der Bootsmann ganz sachte den Finger hob und kleinlaut sagte: „Ich war das.“

Alle anderen Besatzungsmitglieder konnten die Messe verlassen und der Bootsmann schilderte das nächtliche Ereignis. Seine Begründung, sehr müde gewesen zu sein und deshalb schnell in die Kojе zu wollen, wurde zwar zur Kenntnis genommen, galt aber nicht als Entschuldigung. Nach seiner Zusage, den entstandenen Schaden wieder so in Ordnung zu bringen, sodass ein solcher Vorfall nicht noch einmal passieren könne, und nach einer eingehenden Belehrung über das Verhalten im Grenzgebiet war unser Bootsmann bei dieser Aktion recht glimpflich und mit einem blauen Auge davongekommen. Schließlich hatte er unbewusst für einen kleinen Grenzalarm gesorgt.

Fortan lag der FITJE wesentlich sicherer angekettet an seinem Liegeplatz und die Besatzungen der Dalbenlieger konnten nach Anmeldung bei Port Control eigene Arbeits- oder Rettungsboote zum Übersetzen benutzen.

Die Kollision MS SAALE vs. MT EDENFIELD

Am 7. Januar 2017 jährte sich zum 50. Male die Kollision des MS SAALE/DCZO/Y5FF der Deutschen Seerederei mit einem britischen Tanker im Englischen Kanal, die fast zu einem Totalverlust des Schiffes geführt hätte. Ich war auf diesem Schiff als Matrose gemustert und habe dieses Ereignis miterlebt.

Die spätere SAALE wurde 1957/58 in Terneuzen (Niederlande) auf der 1924 gegründeten Terneuzensche Scheepsbouw Maatschappij (TSM) unter der Baunummer 68 mit dem Namen OLIVIA WINTHER für einen dänischen Eigner gebaut. Die OLIVIA WINTHER war mit 5377 tdw das größte auf dieser Werft gebaute Seeschiff, welches im Januar 1958 ausgeliefert wurde. Am 23. Januar 1963 erfolgte nach Ankauf die Indienststellung des Schiffes unter dem Namen SAALE bei der DSR mit Einsatz im Levantedienst. Nach etwa 17 Jahren wurde die SAALE am 23. Juli 1980 bei der DSR außer Dienst gestellt, an Dery Shipping Lines Beirut verkauft und in SOFIA umbenannt. Noch weitere 13 Jahre hat sie unter verschiedenen Namen (MAZEN, SAMAA III und ARABIAN EXPRESS)

Ausgesondert

MS „Saale“ ist im Monat Juli durch Verkauf aus unserer Flotte ausgeschieden.

aus „Voll Voraus“ (August 1980)

und Eigentümern ihren Dienst getan, bis sie am 24. August 1993 im lecken Zustand auf den Strand von Manora bei Karachi gezogen und abgebrochen wurde.

Die SAALE fuhr mit 32 Besatzungsmitgliedern und war mit 99,6 m Länge und 14,1 m Breite sowie einem Tiefgang von 5,8 m und 2155/3500 BRT ein relativ kleines Stückgutfrachtschiff, welches von einer 2100 PS starken 4-Takt MAN-Maschine mit 10 Zylindern angetrieben wurde und 13 Knoten Höchstgeschwindigkeit erreichte.

Das Schiff hatte zwei Laderäume und vier Luken, die in den Zwischendecks und auf dem Hauptdeck mit hölzernen Handdeckeln, gelagert auf rollbaren Scherstöcken, sowie auf dem Hauptdeck mit je drei Persenningen, Schalklatten und Holzkeilen verschlossen wurden. Das Ladegeschirr bestand aus einem „Schwergutbaum“ mit 15 t Last (welcher fast nie genutzt



wurde) sowie acht Ladebäumen zu je 3,5 t. Für die an Deck arbeitenden Besatzungsmitglieder also ein so genanntes „Arbeitsschiff“. Aber es gab an Deck auch schon Arbeits erleichterungen, welche zu dieser Zeit nicht alltäglich waren, wie zum Beispiel Hangerwinden mit Pall und Faulenzer.

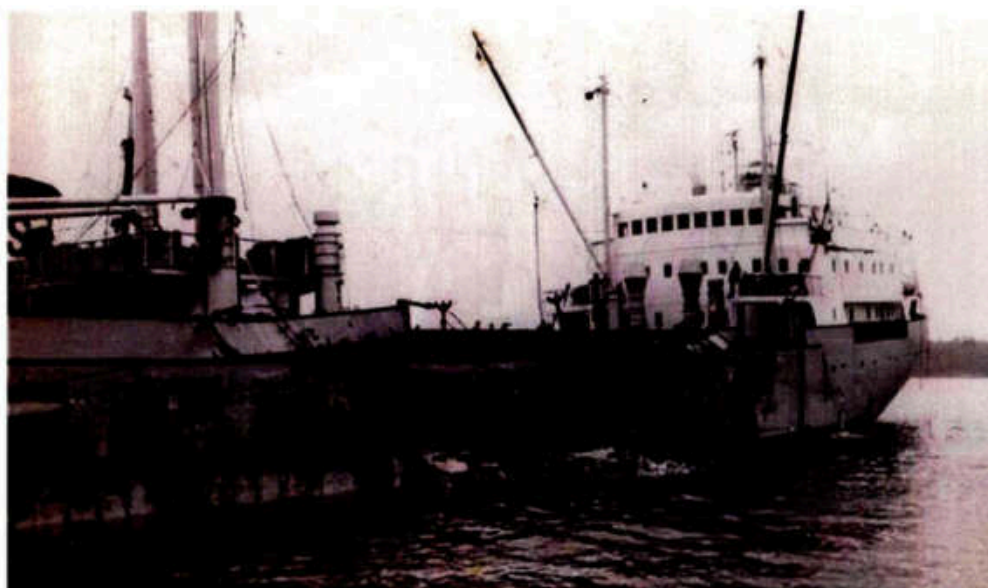
Und der Dampfer hatte auch etwas Gemütliches. Die Aufbauten des Schiffes befanden sich achtern und alle Besatzungsmitglieder waren in Einzelkammern untergebracht, für die Mannschaften zwar relativ klein, aber es ließ sich aushalten. Die Maschinenanlage mit der Viertakt-Hauptmaschine war nicht übermäßig laut und gut zu warten. Die meisten Besatzungsmitglieder sind gern auf diesem Schiff gefahren.

Die SAALE befand sich im Januar 1967 auf der Heimreise nach Wismar, geführt wurde sie von Kapitän Joachim Schmidt. Der letzte Ladehafen auf der Südlevante im Mittelmeer war Alexandria in Ägypten gewesen, wo etwa 4500 Ballen Baumwolle und kleinere Partien an Tuchen und Garnen geladen wurden. Die Besatzung freute sich schon auf den nahenden Heimaturlaub in Wismar. Aber es sollte anders kommen.

Am 7. Januar 1967, in der 20–24 Uhr Wache, kurz nach 21.20 Uhr ereignete sich im Englischen Kanal eine schwere Kollision. Es war eine dunkle Neumondnacht mit guter Sicht sowie leichter See und Wind aus Ostsüdost. Das Schiff fuhr 12 kn mit Maschine „Voll Voraus“.

Ich weilte zu diesem Zeitpunkt auf der Backbordseite unter dem Hauptdeck in der Kammer des Elektrikers, und bei einem Gläschen schmiedeten wir Pläne für den Heimaturlaub. Plötzlich hörten wir den Maschinentelegrafen klingeln, was zu dieser Zeit und im Englischen Kanal ungewöhnlich war. Der E-Mix warf einen Blick aus dem Bulleye, und dann überstürzte sich alles.

„Da kommt was großes Schwarzes auf uns zu, raus aus der Kammer!“ Das waren seine Worte. Es krachte, wir flogen im Gang übereinander, das Schiff legte sich hart auf die Backbordseite und die Alarmklingeln verbreiteten Bootsalarm. Mit hastig angezogener Bekleidung und Schwimmweste suchten wir unsere Stellplätze auf.



MS SAALE auf Grund bei der Isle of Wight nach der Kollision



MS SAALE mit aufgerissener Außenhaut

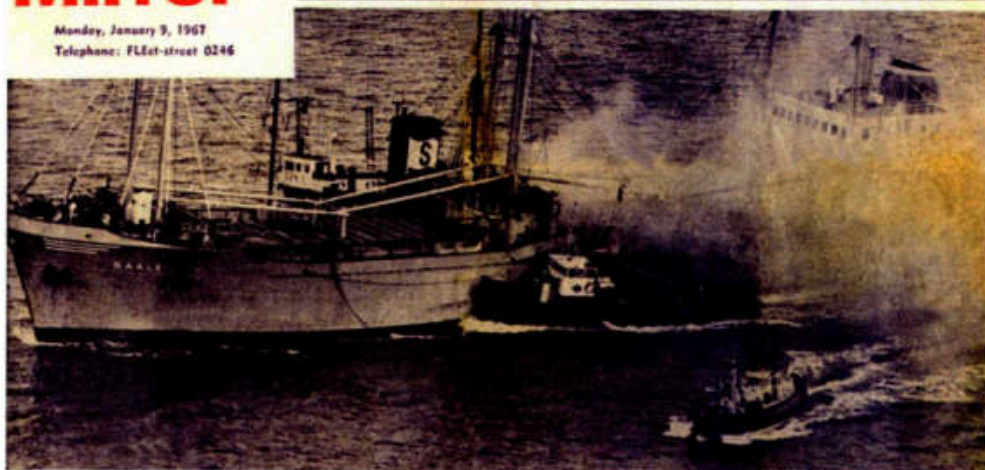


Beratung der Kapitäne des MS SAALE und des Schleppers SEEFALKE

An unserer Backbordseite drehte sich ein für uns riesiger dunkler Koloss von Schiff über seinen Steuerbord-Achtersteven so herum, bis er mit seinem Steuerbord-Vorschiff an der Backbordseite der SAALE lag. Dabei wurden die Davids unseres Backbord-Rettungsbootes nach achtern weggedrückt.

Auf Weisung des Kapitäns stiegen ein Teil der Besatzung und eine mitreisende Ehefrau von unserem Brückendeck auf das Hauptdeck des noch immer im Dunkel liegenden Kollisions-

FIGHTING ON!



aus „Daily Mirror“ (9. Januar 1967)

gegners über. Die Schiffsleitung nahm an, dass unser Schiff auf Grund der schweren sichtbaren Beschädigung und der starken Backbordschlagseite sofort sinken würde.

An Bord des Kollisionsgegners halfen wir zuerst der Tankerbesatzung Feuerlöschschläuche auszulegen, da viele Mannlochdeckel der Tanks geöffnet waren und diese gasten.

Später erfuhren wir, dass wir uns auf dem im Ballast fahrenden, 35805 BRT großen englischen Tanker EDENFIELD befanden. Dieses Schiff begann sich bald

darauf achteraus zu bewegen, die Decksbeleuchtung erstrahlte und die Schläuche füllten sich endlich mit Wasser. Wir wurden in einem Gemeinschaftsraum untergebracht und erfuhren, dass der Tanker einen totalen „Black out“ mit Ausfall der Hauptmaschine hatte und die Besatzung daraufhin vergeblich versuchte mit Kurbelinduktor- und Taschenlampen auf sich aufmerksam zu machen.



Frau Morawski and crew members land at Eastbourne

aus „Daily Mail“ (8. Januar 1967)

Auf der SAALE hatte der Kapitän um 21 Uhr die Wache auf der Brücke übernommen. Das Schiff befand sich zu dieser Zeit schon fast am östlichen Ausgang des Englischen Kanals südlich des Leuchtfuers von Beachy Head, einer Landspitze mit den höchsten Kreidefelsen an der englischen Südküste in der Nähe der Stadt Eastbourne in East Sussex.

Der Steuerbord-Ausguck meldete zu dieser Zeit einen den Kurs der SAALE kreuzenden Entgegenkommer, der neben den geöffneten Toplampen seine rote Seitenlampe zeigte. Daraufhin wurde vom Kapitän ein vorgeschriebenes Ausweichmanöver nach Steuerbord eingeleitet, damit der Entgegenkommer frei an Backbord passieren konnte. Die Positionslampen wurden dann noch an Backbord Voraus gesehen und verschwanden plötzlich. Es waren nur noch weiße Lichterscheinungen an Backbord zu sehen. Auf Grund dieser Unklarheit wurde das Kommando „Ruder hart Steuerbord“ gegeben und gleichzeitig meldete der jetzt in der Backbord-Brückennock stehende Ausguck: „Da ist er!“ Dieser Ausruf bezog sich auf den Steven eines großen unbeleuchteten Schiffes, welches sich in einem Winkel von etwa 40 Grad von Backbord näherte. Durch den Kapitän der SAALE wurde über den Maschinentelegraphen ein Voll-Zurück-Mannöver eingeleitet. Um 21.24 Uhr MEZ ereignete sich die Kollision. Wenig später wurde der Bootsalarm ausgelöst. Das Schiff neigte sich mit etwa 35 Grad Schlagseite nach Backbord, es wurde hinter dem Querschott zwischen den beiden Laderäumen im Bereich der Luke 3 von Spant 84 bis Spant 54 in der Höhe vom Hauptdeck bis zum Doppelboden aufgerissen, da der Tanker noch Fahrt durchs Wasser machte. Durch die kinetische Energie der Kollision wurden große Wärmemengen und Funken freigesetzt, was einen unmittelbaren Ladungsbrand zur Folge hatte, der sich rasch ausbreitete. Das große Loch in der Außenhaut und die faserigen Baumwollballen begünstigten, dass der Brand sich schnell ausbreitete und die oberen Lukendeckel und Persenninge in kurzer Zeit durchbrannten.

Später bewiesen eine vorangegangene, regelmäßige und exakte Temperaturbuchführung sowie Laderaumkontrollen auch, dass der Brand, bei dem die Ladung fast vollständig vernichtet wurde, erst durch die Kollision entstanden ist.

Nach SOS und nachdem sich das Schiff nicht weiter zur Seite neigte, nahm die Restbesatzung der SAALE die Brandbekämpfung auf, und der Kapitän beorderte 12 Besatzungsmitglieder zurück, die mit Unterstützung von Seenotrettungskreuzern wieder an Bord gebracht wurden.

Feuer an Bord

Brände auf zwei deutschen Schiffen — Besatzungen gerettet

dpa Hamburg, 8. Januar

Zwei deutsche Schiffe sind am Wochenende in der Biskaya und im Ärmelkanal in Brand geraten. Die Besatzungen mußten von Bord gehen. Nach bisherigen Berichten ist bei den Schiffsbränden niemand zu Schaden gekommen. Am frühen Sonntagmorgen fing das Emdener Motorschiff „Arenberg“ in der Biskaya aus noch ungeklärter Ursache Feuer. Wenige Stunden zuvor hatte der in Rostock beheimatete Frachter „Saale“ einen Brand an Bord gemeldet. Die „Saale“ befand sich zu diesem Zeitpunkt etwa 12 Kilometer vor Beach Head in der Nähe von Eastbourne. Beide Havarien brannten am Sonntagmittag noch immer in der hochgehenden See.

Die 39 Mann Besatzung der „Arenberg“, die auf der Heimreise von Nordafrika nach Emden war, wurden aus einem Rettungsboot von dem Rostocker Motorschiff „Malchow“ an Bord genommen, das sie in Spanien an Land brachte. Dies ging aus einem Funkspruch des norwegischen Schiffes „Tamesis“ hervor. Inzwischen war der in Brest in der Bretagne sta-

tionierte deutsche Bergungsschlepper „Pacific“ ausgelaufen, um die nach Nordwesten abtreibende „Arenberg“ ins Schlepp zu nehmen.

Die „Saale“ war im Kanal mitschiffs in Brand geraten. Als der 35 805 Tonnen große britische Öltanker „Edenfield“ längsseits gehen wollte, um die Seeleute zu übernehmen, wurde die „Saale“ am Bug beschädigt. Zunächst gingen 27 Besatzungsmitglieder der „Saale“ an Bord des Tankers, während der Kapitän und fünf Mann auf dem Schiff ausharrten, um die Flammen zu bekämpfen. Später kamen zwölf Seeleute von der „Edenfield“ wieder auf die „Saale“ zurück, um beim Löschen zu helfen.

Am Sonntagmittag näherte sich die „Saale“ dem Badeort Spithead auf der Höhe von Portsmouth. Das Schiff, auf dem das Feuer in mehreren Luken in der Baumwoll-Ladung schwelte, hatte schwere Schlagseite. Schlepper mit Feuerlösch-Einrichtungen geleiteten die „Saale“. Ein Rettungsboot hielt sich auf Position, um den Kapitän und seine 16 Seeleute notfalls aufzunehmen. Nach jüngsten Berichten ist die „Saale“ am Sonntag auf eine Sandbank vor der Insel Wright gesetzt worden, nachdem sie mit eigener Kraft bis dorthin gelaufen war.

So kam auch ich wieder zurück an Bord. Unheimlich war es schon, in dunkler Nacht den Feuerschein aus den brennenden Luken 3 und 4 zu sehen. Unsere oberste Aufgabe bestand darin, den Brand daran zu hindern, auf die Aufbauten überzugreifen. Und weiterhin musste dieser Brand bekämpft werden. An der Backbordseite des Schiffes hatte der englische Schlepper NEWHAVEN die Strahlen seiner Wasserkanon in das Leck auf die brennenden Baumwollballen gerichtet. Später kam der Schlepper SEEFALKE, schon 1924 gebaut, der westdeutschen Reederei Schuchmann hinzu, der an Steuerbord längsseits ging und uns mit mobilen Feuerlöschpumpen und Schlauchmaterial unterstützte.

Zum anderen waren es aber auch die gepressten und sehr dicht gestauten Baumwollballen, die trotz des großen Lecks und der eingetretenen Schlagseite ein Sinken des Schiffes verhinderten und den nötigen Auftrieb gaben.

Wir versuchten die Aufbauten und das Hauptdeck zu kühlen und die vor den Aufbauten liegende Vermessungsluke zu fluten, außerdem machten wir das noch einsatzfähige Steuerbord-Rettungsboot einsatzklar und ließen es zu Wasser.

Aus dem Havariegeschehen

Das von Kapitän S. geführte MS „Saale“ kollidierte am 7. Januar 1967 gegen 21.24 Uhr MEZ südlich von Benchy Head im englischen Kanal mit dem britischen MT „Edenfield“.

MS „Saale“ befand sich mit einer Ladung Baumwolle, Baumwollgarnen und Stoffen von Alexandria kommend auf der Reise nach Wismar. Die anstehende 20.00–24.00-Uhr-Wache war ordnungsgemäß mit dem III. nautischen Offizier G., dem Matrosen V. und dem Leichtmatrosen G. besetzt; es wurde auf der SHD-Karte 00, Ostblatt, navigiert. Der Wind wurde mit Stärke 3, aus ESE kommend, gemessen; die Sichtverhältnisse waren gut, bei einer Sichtweite von etwa 10 bis 12 sm.

Gegen 21.00 Uhr hatte der Kapitän die Wache übernommen. Zu diesem Zeitpunkt war das Radargerät als Navigationshilfsmittel eingesetzt. Die Lichterführung war ordnungsgemäß, und das Schiff lief mit einer Geschwindigkeit von 12 kn VV. Kurz nach 21.00 Uhr sah der in der Stb. Nock stehende Auszug in etwa 2 Strich an Steuerbord die Lichter eines Fahrzeuges und erkannte durch das Fernglas klar zwei Dampferlampen und die rote Seitenlampe.

Dem Kapitän waren diese Lichter von der Brückenmitte aus ebenfalls sichtbar. Entsprechend der Seestraßenordnung, Artikel 19, wurden vom Kapitän die entsprechenden Ausweichmanöver nach Stb. eingeleitet. Es konnte beobachtet werden, daß das rotzeigende Fahrzeug von Steuerbord nach voraus hin auswanderte, und der Kurs wurde weiter nach Stb. geändert. Danach wurden die Positionslampen nochmals an Backbord voraus gesehen, bis sie plötzlich verschwanden. Zu sehen war daraufhin nur ein weißes Licht mit wechseln-

der Lichtstärke und ein weiteres weißes Licht, wobei diese Lichterscheinung immer weiter nach Bb. auswanderte.

Ausfall der Hauptmaschine führte zur Kollision

Der hinzugerufene Funkoffizier des MS „Saale“ konnte dem Kapitän bestätigen, daß es sich bei den wechselnden Lichtzeichen keineswegs um Morsezeichen handelt. In Unklarheit über die derzeitige wirkliche Lage der beobachteten Lichter ließ der Kapitän des MS „Saale“ das Ruder „hart Stb.“ legen. Kurz darauf meldete der auf der Bb.-Seite stehende Auszug: „Da ist er!“ Diese Bemerkung bezog sich auf den sich unter einem Winkel von etwa 40 Grad von Bb. nähernden Steven eines großen Schiffes, wobei es unmittelbar zur Kollision kam. Das eingeleitete ZV-Manöver des MS „Saale“ konnte die Kollision nicht mehr verhindern.

Das MT „Edenfield“ traf die „Saale“ mit seinem Vorsteven im Bereich des mittleren Mastenpaares beim Spant 80 und riß dabei den

Schiffskörper in Längsrichtung von Spant 81 bis Spant 54 und in der Höhe vom Hauptdeck bis zum Doppelboden auf.

Durch die Kollision geriet die Ladung sofort in Brand. Es konnte festgestellt werden, daß zum Zeitpunkt der Kollision das MT „Edenfield“ unbeleuchtet war. Es brannten weder Positionslaternen noch die Deckbeleuchtung. Die Maschine des Tank Schiffes befand sich zu diesem Zeitpunkt ebenfalls nicht in Betrieb.

Die inzwischen auf Anweisung des Kapitäns vom MS „Saale“ auf den Tanker übergestiegenen Besatzungsmitglieder konnten bemerken, daß auf dem Gegner offenbar eine völlige Störung der Energieversorgung vorlag. Das wurde auch von dem I. Offizier des MT „Edenfield“ gegenüber den Besatzungsangehörigen der „Saale“ geäußert, wonach man an Bord nach dem „Black out“ mittels Kurbelinduktor und einer Lampe versucht habe, Aufmerksamkeit zu erregen.

In der Verhandlung vor der Seekammer wurde festgestellt, daß die vom Kapitän der MS „Saale“ eingeleiteten Manöver bei Inzichtkommen des rot zeigenden Fahrzeuges vollauf der SSO, Artikel 19, entsprachen. Es wurde weiterhin festgestellt, daß die glaubhafte Störung des MT „Edenfield“ und der damit verbundene Ausfall der Hauptmaschine ursächlich waren für die Kollision mit MS „Saale“.

Weiterhin konnte die Seekammer in der Verhandlung anhand des vorliegenden Temperaturmeßbuches des MS „Saale“ eindeutig beweisen, daß die Ladung – die bei der Kollision fast völlig vernichtet wurde – erst durch die Kollision in Brand geriet. Den Kapitän des MS „Saale“ trifft kein Verschulden an dieser Kollision.

Peters
Havarieinspektor

Durch die enorme Hitzeeinwirkung wurden das gesamte Hauptdeck sowie die Außenhaut von der Back bis zu den Aufbauten in diesem Bereich ausgeglüht. Zwischen den Decksbalken gab es wellenförmige Decksverformungen bis zu 15 cm Tiefe. Zeitweilig konnten wir uns kaum auf dem Hauptdeck bewegen; die Schuhsohlen fingen an zu brennen. Nur über ausgelegte Lukendeckel wurde das Passieren des Decks ermöglicht. Trotz Unterstützung der Schlepperbesatzungen gelang es uns nicht, den Brand unter Kontrolle zu bringen. So wurde das Schiff mit Lotsenberatung am 8. Januar 1967 gegen 17.40 Uhr südlich der Tonne Mother Bank im Schutze der Isle of Wight auf Grund gesetzt. Diese Position erreichte das Schiff mit eigener Kraft. Die weitere Brandbekämpfung wurde von der Besatzung, von an Bord gekommenen Landfeuerwehrleuten und den Besatzungen der Schlepper SEEFALKE und HEROS fortgesetzt. Es assistierten einige Feuerlöschboote und es waren zeitweilig bis zu 30 Strahlrohre und mehrere Wasserkanonen im Einsatz.



MS SAALE im Dock Southampton

Nur durch die Leistung aller Beteiligten, insbesondere aber durch die Besatzung der SAALE als unmittelbar Betroffene, wurde am 9. Januar der Brand gegen 10 Uhr unter Kontrolle gebracht und am 10. Januar 1967 vollständig gelöscht.

Anschließend verholte die SAALE wieder mit eigener Kraft in das nahe gelegene Southampton, wo eine Notreparatur mit Eindocking vorbereitet werden musste. Auch während dieser Zeit war der Brandschutz oberstes Gebot. Bei Brennarbeiten entflammten immer wieder durchfeuchtete Ladungsreste der Baumwollballen. Vom Schiff mussten alle nach außen weggebogenen Außenhautpartien entfernt werden, wobei auch Taucher zum Einsatz kamen.

Die Eindocking bereitete Schwierigkeiten, da sie innerhalb einer kurzen Zeit durchgeführt werden musste, das Schiff einen bestimmten achterlichen Trimm und keine Schlagseite haben durfte. Vorbereitend wurde auch ein Stromkabel zum Vorschiff verlegt, da durch den Brand die Stromversorgung der Back zerstört wurde. Durch die Besatzung wurden die schiffsseitig möglichen Anforderungen gemeistert und am 24. Januar früh wurde das Schiff unter Berücksichtigung der Tidenverhältnisse ins Dock gebracht. Nachdem das Trockendock entleert worden war, zeigte sich, dass die Schäden größer als bisher angenommen waren. Auch ein Doppelbodentank war beschädigt und die Außenhaut bereits über dem Doppelboden auf 7 m Länge weggerissen.

Am gleichen Abend wurde im englischen Fernsehen über den Hergang, das Ausmaß und die Schäden der Kollision berichtet.

Es stellte sich heraus, dass der volle Schadensumfang aus Kapazitätsgründen in Southampton nicht zu beheben war. Der gesamte Schiffskörper zwischen Back und Aufbauten oberhalb des Zwischendecks, d. h. Außenhaut mit Spanten, das gesamte Hauptdeck

(Schutzdeck) mit Decksbalken und Lukensäulen sowie Teile des mittleren Windendeckshauses mussten wegen Feuerschadens gewechselt werden.

In Southampton wurde nur eine Notreparatur, insbesondere des Überwasserteils mit minimalem Material- und Kostenaufwand durchgeführt, mit dem Ziel, das Schiff nach einer Ausschreibung in eine Kontinentwerft zu überführen. Zwischenzeitlich musste das Schiff noch entladen werden, was sich gleichfalls schwierig gestaltete, da die aufgequollenen Baumwollballen aus den Unterräumen nur mühsam und zeitaufwändig aus dem Schiff befördert werden konnten. Es stand nur ein Kran an dem alten Trockendock zur Verfügung und das Wetter spielte auch nicht immer mit. Nach Unterbodenbesichtigungen und nachdem entsprechende Baufreiheit geschaffen worden war, begann die Werft Harland & Wolff Ltd. mit den Reparaturarbeiten, die vier Wochen in Anspruch nahmen. Die Außenhaut wurde oberhalb des Zwischendecks mit schwächeren Platten und geringerer Spantenzahl verschlossen. Auf dem Hauptdeck wurden längsschiffs je zwei starke T-Profile angebracht, die eine entsprechende Längsfestigkeit erzielen sollten. Auf dem beschädigten Teil des Zwischendecks wurden querschiffs U-Profile befestigt. Nach abgeschlossener Notreparatur, Ausdockung, Maschinenstandproben, Überprüfung des Schiffes und der Ausrüstung auf Seetüchtigkeit, erteilte die Klassifikation eine Überführungsgenehmigung zum Kontinent. Der Zuschlag zur Hauptreparatur wurde der Schiffswerft De Schelde in Vlissingen/Niederlande erteilt, die ein Terminangebot von nur 38 Tagen gemacht hatte. Durch den Kontakt mit der Bauwerft des Schiffes und Erhalt der Konstruktions- und Bauunterlagen war eine gute Vorfertigung und Technologie zur Reparatur möglich.

So wurde uns nach dem Urlaub ein fast neues Schiff übergeben. Und was für alle an Deck arbeitenden Besatzungsmitglieder besonders beeindruckend war, das Schiff hatte eine neue Lukenabdeckung erhalten. Die alten Handdeckelluken wurden durch eine moderne und wenig arbeitsaufwendige McGregor-Roldeckel-Lukenabdeckung ersetzt.

Und zum Abschluss wurden im August 1967 die beteiligten Besatzungsmitglieder ausgezeichnet. Auch ich wurde als „Aktivist“ geehrt und erhielt eine Prämie von 900 Mark der Deutschen Notenbank (MDN).

Ulrich Kirmse

Episoden von der letzten Reise des MS FREUNDSCHAFT

Nach einem wie immer viel zu kurzen Urlaub stieg ich als Maschinenassistent auf die FREUNDSCHAFT auf. Meine Effekten hatte ich just in meiner Kammer abgestellt, als sich eine hektische Betriebsamkeit auf dem Achterschiff einstellte. Gespannt ging ich zum achteren Kran und stellte mich neben den Chief Mate. Beide betrachteten wir das Malheur. Was war geschehen? Gewissenhaft und fleißig wie Wachassistenten nun einmal sind, hatte jemand in der 16–24 Hafenwache die Maschinenraumbilge in die Achterpiek gelenzt und dieses auch im Maschinentagebuch verewigt. Auf die Idee, die Achterpiek zu peilen, kam niemand. Diese war nun übergelaufen und die Brühe hatte sich an Deck breit gemacht. Durch den Backbordgang kam jemand in einer uns unverständlichen Sprache schimpfend angelaufen. Ich fragte den Chief Mate, wer das denn sei? „Oha“, sagte der, „das ist euer neuer I. Ing.“ „Das wird bestimmt eine lustige Reise“, sagte ich, und der Chief Mate erwiderte: „Worauf du dich verlassen kannst!“

Die Reise ließ sich gemütlich an. Von den vier Hauptmaschinen durften bei Marschfahrt nur die beiden achteren laufen. Die Steuerbord 1 durfte nur bei Manöverfahrt in Betrieb genommen werden und die Backbord 1 diente als Ersatzteilsponder.

Von Rostock kommend liefen wir Hamburg, Rotterdam und Antwerpen an. Richtung Antwerpen liefen wir die Schelde hoch, vorn und achtern waren je zwei Schlepper fest. Bei Vlissingen macht die Schelde einen starken Knick. Hinterm Deich ist gleich die Autobahn. Der Lotse gab das Kommando „Full ahead“. Die Maschinen wurden umgesteuert und eingekuppelt, aber es passierte nichts. Die FREUNDSCHAFT lief geradewegs auf die Autobahn zu. Der III. NO erzählte danach beim Wachbier, dass dem Lotsen abwechselnd heiß und kalt wurde. Buchstäblich im letzten Moment schafften es die Schlepper, uns im Fahrwasser zu halten.

Von Antwerpen benötigten wir dann 56 Tage bis nach Haiphong. Dort auf Reede angekommen, war an das Einlaufen nicht zu denken. Zur Erholung von der langen Überfahrt gab es erst einmal ein Bordfest. Dabei nahm unser Messesteward, Alwin Schockemöhle genannt, es mit der deutsch-vietnamesischen Freundschaft sehr genau. Er machte den vietnamesischen Wachsoldaten derart betrunken, dass dieser am nächsten Tag mit der Krankentrage von Bord gebracht werden musste.

Irgendwann liefen wir dann ein und gingen an die Pier. Nach dem Einlaufen bemerkten wir ein reges Froschkonzert, welches mit zunehmender Liegezeit abnahm. Das war nicht verwunderlich, denn im Seemannsclub, bei Antonio, gab es Froschschenkel „griechisch“. Das Griechische daran bestand lediglich im verwendeten Knoblauch. Gleichwohl verarbeitete Antonio die Frösche zu einer wahren Gaumenfreude.

Eine Ausfahrt nach Hanoi, die Gewerkschaft sponserte diese Fahrt, führte uns zur DDR-Botschaft und vorbei ging es auch an einer Hundeschlächtereier. Wir bemerkten lediglich das lautstarke Bellen und erkundigten uns in der Botschaft nach dessen Ursache. Als man uns dann die Erklärung gab, wurden unsere Stewardessen sehr schweigsam.

Irgendwann wurde der Dampfer leer und wir wollten auslaufen. Erschrocken stellten wir fest, dass sich in das Steuerbordstegenrohr ein Drahtstropp gezogen hatte und somit das Stegenrohröl auslief. Nun hatten wir nur noch eine Hauptmaschine und das war die Backbord 2. Wir fuhren dann mit einer HM und etwa 3,5 Knoten nach Singapore in die Werft. Mein Wachkollege Paule (Hans Hilbig) wollte immer voraus schwimmen und uns anmelden. Wir schafften die Überfahrt mit dieser Geschwindigkeit nach einiger Zeit wie einst die Wikinger in ihren Langbooten.

Erstaunt betrachteten die Werftingenieure unsere Maschinenanlage. Insbesondere unsere Hilfsdiesel erregten ihre Aufmerksamkeit. An ihnen stand noch der alte Firmenname „Buckau-Wolf“. Sie besaßen keine Ansaugfilter sondern versteckt liegende Ansaugschlitze in der Ansaugleiste. Die Werftingenieure konnten nicht verstehen, wie aus einem so kleinen Motor ein derartig riesiges Abgasrohr herauskommen kann. Irgendwie begriffen sie es aber dann doch.

In Singapore, das Einkaufszentrum für alle Asienfahrer, wollte sich unser I. Ing. eine Stereoanlage kaufen. Wir suchten verschiedene Geschäfte auf. In Ermangelung von Englischkenntnissen versuchte er die Verhandlungen in seinem heimischen Dialekt zu führen. Er kam aus Oybin im Zittauer Gebirge und rollte so schön mit dem R. Der chinesische Verkäufer starrte uns daraufhin entsetzt an und dachte bestimmt, jetzt ist es soweit. Jetzt sind sie da, die kleinen Männlein vom Mars. Man wurde sich handelseinig und der Verkäufer lächelte zufrieden. Er dachte sicherlich, jetzt können sie auf dem Mars Musik in Stereoqualität hören.

Am Morgen darauf kamen wir in die Mannschaftsmesse und stellten erschrocken fest, es ist nicht aufgebackt. Unser Messeseward Alwin Schockemöhle war nicht anwesend. Erst einmal nahmen wir das Frühstück ein. Dann wurde Meldung an den Kapitän gemacht. Daraufhin geriet der Master in Unruhe und graste alle Polizeistationen und Krankenhäuser ab. Aber Schockemöhle war nicht auffindbar. Da war guter Rat teuer. Der Master griff zu einem Strohalm und rief in der Botschaft der BRD an. Hier konnte man ihm über den Verbleib des Genossen Steward Auskunft geben. Alwin hatte die Republik verlassen. Dabei war er zu Beginn der Reise zum Parteisekretär gewählt worden.

Auf der Rückreise liefen wir die Häfen Port Kelang und Penang an. Von Penang aus machten wir noch einen Ausflug nach Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias. Als Höhepunkt wurde uns der Besuch eines Felsentempels angepriesen. Die Autofahrt machte allen große Freude. Nur der Höhepunkt entpuppte sich zu einer schweißtreibenden Geschichte, die uns alles abforderte. Die tropischen Temperaturen trugen das Ihrige dazu bei.

Im Verlauf der weiteren Rückreise durften wir einer denkwürdigen Erfindung beiwohnen. Aus Mangel an frischen Zutaten erfand unser II. Koch die fettlose Sauerkrautsuppe. Wir platzten fast vor Stolz, der Geburtsstunde einer so bahnbrechenden Erfindung beizuwohnen. Die Nullserie ging jedoch komplett durch das Speigatt und verursachte ein großes Fischsterben. Mit recht viel Chilisauce oder auch Tabasco war dann der zweite Versuch genießbarer.

Wir liefen nach einer beschaulichen Reise mit nur zwei Hauptmaschinen Rotterdam und Hamburg an. In Rotterdam verließ uns auch der II. Koch und nahm das Geheimnis der fettlosen Sauerkrautsuppe mit. Vielleicht haben die Holländer deshalb einen Rochus auf uns.

Nach dem Festmachen in Hamburg kam sofort eine große Gruppe Arbeiter der Firma Metalok an Bord und nahm sich unserer defekten Maschinen an. Sie versuchten mit ihren Künsten den beiden vorderen Kurbelwellen wieder Leben einzuhauchen, indem sie deren Risse verbohrt und die Grundwanne (Kurbelwanne) der Backbord 1 zunagelten. Dies ist eine besondere Art der Rissbeseitigung. Diese gelang dann auch.

Nach dem Einlaufen in den Rostocker Überseehafen wurden wir zügig gelöscht. Das Schiff sollte außer Dienst gestellt, das heißt verkauft werden. Zum Abrüsten ging es in den Stadthafen. Nach dem Festmachen im Stadthafen kam eine Reparaturgang der DSR-Werkstatt an Bord und versuchte das Fragment der Backbord 1 wieder in Betrieb zu nehmen. Da aber für die Typ IV-Schiffe nicht mehr genügend Ersatzteile vorhanden waren und die noch auf Lager liegenden für die weiterhin in Fahrt befindlichen Typ IV-Schiffe benötigt wurden, mussten sie von anders her besorgt werden. Es gab nur eine Möglichkeit. Das MS DRESDEN lag als Museumsschiff fest vertäut in Schmarl und hatte noch genügend Ersatzteile in ihren Maschinen. So sorgte die DRESDEN für die benötigten Ersatzteile, um die Backbord 1 des MS FREUNDSCHAFT zu reparieren. Nach dem Abrüsten ging ich in den Urlaub.

Es wurde berichtet, dass die FREUNDSCHAFT noch eine Reise nach Klaipeda gemacht hätte, um von dort Eisenmasseln zu holen. Diese Reise diente der DSR als Vorstellungsreise, da der Käufer eine funktionstüchtige Maschinenanlage übernehmen wollte. Auf dieser Fahrt wurde deren Funktionstüchtigkeit auch nachgewiesen.

Das MS FREUNDSCHAFT wurde am 10. November 1977 an den neuen Eigner übergeben und fuhr dann noch bis zum 6. August 1978 unter dem Namen EURABIA FRIENDSCHIP über die Weltmeere.

Auf MS FREUNDSCHAFT mit Schafen nach China

mit einem Geleitwort von Uwe Havemann

Im Frühjahr des Jahres 1989, noch vor dem 40. Jahrestag der Republik, hat der ehemalige Direktor des VEG (Z) Tierzucht Groß Langerwisch bei Pritzwalk (Bezirk Potsdam), Ernst Richter, seine Lebenserinnerungen niedergeschrieben.

Darin schilderte er auch eine Reise auf MS FREUNDSCHAFT im Jahre 1959 von Wismar nach China mit Zuchtschafen für die VR China. Dieser Viehtransport war für den Landwirt Ernst Richter und seine Helfer sehr interessant und einprägsam. Neben den Schilderungen des Reiseverlaufs über See, die Begebenheiten auf dem Schiff und seine Tätigkeit als Betreuer der Schafe an Bord sind besonders sein Aussagen zum Bordklima und der Verhaltensweise der gesamten Besatzung höchst interessant.

„... sind uns noch heute eine gute bleibende Erinnerung an Menschen, bei denen echte Kameradschaft und gegenseitige Hilfe und Unterstützung zu den wichtigsten Maximen des Lebens gehörten.“

Diese Zeilen sind sehr bemerkenswert. Sie müssten jedem ehemaligen Typ-IV-Fahrer heruntergehen wie Öl.

Der zweite Teil der Reisebeschreibung mit der Übergabe der Tiere an die zukünftigen Nutzer in China, die Reiseimpressionen in China und die Umstände der Rückreise per Flugzeug gehören nicht mehr zum maritimen Teil der Schilderungen. Trotzdem sind diese Eindrücke aus heutiger Sicht nicht uninteressant, weil sie die damaligen Verhältnisse und Umstände anschaulich schildern.

Ernst Richter ist im April 1991 verstorben. Das Erscheinen seines Reiseberichtes an dieser Stelle ist einer zufälligen Begegnung mit seinen Nachkommen zu verdanken.

Heute vor 30 Jahren ertönte das Kommando – Leinen los, Kurs liegt an – VR China.

In einer Zeit, in der die Bürger ihren Blick auf den 40. Jahrestag der Gründung ihres Staates richten, kommt vielen älteren Menschen, die diese Zeit des Werdens und Wachsens unserer Republik miterlebt und -gestaltet haben, manche Episode, manches besondere Erlebnis in den Kopf, an das man sich gern zurückerinnert.

Als ehemaliger Direktor des VEG (Z) Tierzucht Groß Langerwisch hatte ich über drei Jahrzehnte lang die Möglichkeit, mich aktiv der Entwicklung unserer sozialistischen Landwirtschaft, insbesondere dem Aufbau einer leistungsfähigen Tierzucht bei Schafen, Rindern, Schweinen und zuletzt auch bei Pferden zu widmen.

In dieser Tätigkeit führte mich mein Weg in viele Teile unserer Republik, aber auch ins Ausland, und ich wurde mit den verschiedensten Aufgaben im Rahmen der Tierzucht konfrontiert, die auch den Handel von Zuchttieren mit führenden Ländern in der Leistungszucht, bei Rindern beispielsweise mit Holland, Dänemark und Ostfriesland (BRD), bei Schafen mit England und Irland, besonders mit der Sowjetunion, berührten.

Dass wir mit unseren Merinoschafen schon in den 50er-Jahren im Export präsent waren, ist eine Tatsache. Wir verkauften wertvolle Merinoböcke, aber auch weibliche Zuchttiere in viele Länder Europas, auch in die Sowjetunion, nach Algerien, bis ins ferne China.

Am 7. April 1959, also heute vor 30 Jahren, standen wir, mein Freund der Schäfermeister Hugo Bohnsack und weitere drei Schafzuchtexperten sowie Matrosen auf dem Deck eines 10.000-Tonnen-Frachters, dem MS FREUNDSCHAFT, im Hafen Wismar, als in den frühen



Ernst Richter (l. a.) und Schäfermeister Hugo Bohnsack (r. a.)

Morgenstunden der Befehl des Kapitäns ertönte „Schiff klar zum Auslaufen, Leinen los ...“

Die Bugsierer des Hafens Wismar zerzten das 156 m lange Schiff weg von der Kaimauer und hinein in die Fahrrinne, wo nun die eigenen schweren Schiffsdiesel mit ihrem gleichmäßigen monotonen Lauf das Schiff in die offene See hinaus beförderten. Zurück blieben winkende Menschen, die uns „Gute Fahrt“ gewünscht hatten, immer kleiner werdende Häuser

und Hafenanlagen, bis ein immer undeutlicher werdender Horizont die Küste des Landes versinken ließ, das uns Heimat war und ist.

Begleitet von einer steifen Brise und ziemlich bewegter See ging es auf Kurs in Richtung Nord-Ostseekanal, um von dort über fünf Weltmeere zum fernen China zu gelangen.

8000 Tonnen Kali und schwefelsaures Ammoniak bildeten die Hauptladung in den unteren Laderäumen unseres Schiffes. Ganz vorn unter dem Hauptdeck sowie achtern über der Maschine war eine ganze Anzahl von IFA-Omnibussen und WARTBURGs untergebracht und dazwischen, also in den Luken 2, 3 und 4, befanden sich unsere 685 Schafe, dar-



unter 65 wertvolle Zuchtböcke, gleichfalls bestimmt für die VR China. Dazu Hafer, Trockenschnitzel, Heu und Stroh in gepressten Ballen, eine von uns errechnete Menge, die ausreichte, den Bestand an Schafen ein Vierteljahr versorgen zu können. Alles war unter dem Hauptdeck von den fleißigen Hafenarbeitern Wismars so gezimmert und eingelegt worden, dass man diesen Teil der Laderäume mit ihren

Raufen und abgeteilten Boxen von einem gut eingerichteten Schafstall nicht mehr unterscheiden konnte. Auch das Futter war für jede Tierabteilung bedarfsgerecht und exakt gestapelt worden, sodass das Füttern und Betreuen der Tiere keine große Mühe machte.

Schon waren wir um die Insel Fehmarn herum und erreichten zum Abend des ersten Tages die Schleusen von Kiel-Holtenau, um in den frühen Morgenstunden bei Cuxhaven in die Elbmündung zu gelangen.

Mit noch stärkerer Brise bei Windstärken zwischen 5 und 7 empfing uns die Nordsee. Nun ging es entlang den ost- und westfriesischen Inseln mit Richtung auf den englischen Kanal. Das Leben auf dem Schiff war für uns Landratten etwas völlig Neues und doch Faszinierendes. Mit Unterstützung des Kapitäns und bis hin zum letzten Matrosen gewöhnten wir uns schnell an die neue Umwelt und lernten sehr bald die wichtigsten seemännischen Begriffe

und auch Verhaltensweisen kennen. Die rund 70-köpfige Besatzung unter Führung ihres weisen Kapitäns, Genossen K.-H. Seidler, war wie eine große Familie, der wir nun auch angehörten, in der jeder seinen Platz hatte und seine Aufgaben und Pflichten genau kannte. Dennoch hatten wir mit unseren Schafen unseren eigenen, besonderen Status. Wir genossen die gleichen Rechte wie jeder andere auf dem Schiff, doch unser Betätigungsfeld waren die Tiere, die wir mit viel Liebe und hohem Einsatz täglich versorgten, um sie unseren Kunden in guter Kondition und möglichst mit geringen Verlusten übergeben zu können.

Noch verlief alles in geordneter Folge, ohne besondere Vorkommnisse. Um 5 Uhr morgens tägliches Aufstehen, kurzes Verrichten der Morgentoilette und dann hinunter zu unseren Schafen. Füttern, Heu und Stroh aufstecken, den Bestand gründlich durchsehen, Futter anmischen für die nächste Mahlzeit, frühstücken. Danach Freizeitgestaltung oder, wenn nötig, weiterer Einsatz bei den Tieren.

So gingen die Tage schnell dahin. Wir bewohnten im vorderen Teil des Schiffes sehr gemütlich eingerichtete Kabinen mit allem Komfort. Große persönliche Interessen für die Probleme der Schiffsführung führten mich in meiner Freizeit oft auf die Brücke oder in den anliegenden Kartenraum. Selbst das Kursbestimmen mit Hilfe des Sextanten (eines der ältesten Navigationsgeräte) ließ ich mir genau erklären.

Immer wieder sehr interessant und abwechslungsreich war auch das Bestimmen der zahlreich an uns vorbeifahrenden Schiffe im Hinblick auf ihre Nationalität, Größe und Verwendung. Wir waren eigentlich überrascht, als wir schon im Morgengrauen des dritten Tages die Steilküste Englands bei Dover erreichten. Mit reichlich 30 Kilometer hinüber nach Calais, zur französischen Küste, ist dies die engste Stelle des Kanals. Bei ruhiger See und herrlichem Sonnenschein passierten wir den Ärmelkanal, vorbei an den Inseln Alderney und Guernsey. Beim Einschwenken um die Bretagne bei Brest herum in den Golf von Biscaya, wir saßen gerade am frühen Abend mit H. Bohnsack und dem Kapitän bei einem zünftigen Skat, wurde von der Brücke Sturmwarnung gegeben, verbunden mit dem Befehl an die Mannschaft, alles seefest zu machen an Bord. In wenigen Stunden kam Sturm auf, der Seegang nahm gewaltig zu und durch das seitliche Anrollen der Dünung kam das Schiff enorm in rollende Bewegungen (bis zu 32° seitliche Neigungen). Das Pfeifen und Dröhnen in den vom Sturm strapazierten Schiffsaufbauten bei hereinbrechender Nacht gaben dem Ganzen eine ungewöhnliche Atmosphäre.

Unsere ganze Sorge galt jetzt unseren Schafen im Zusammenhang mit den hoch aufgetürmten Stapeln an Hafersäcken und Rauhfutterballen. Werden sie dem Spiel auf den Wellen widerstehen?

Schon um Mitternacht kam vom Kapitän an uns die Order, sofort nach den Schafen zu sehen. Das war nicht einfach, da das Oberdeck von seitlichen Brechern voll überspült wurde und nur unter Deck ein Vortasten zur Luke 3 und 4 möglich war. Der erste Anblick unter Deck war trostlos. Große Teile des aufgestapelten Futters waren in die anliegenden Buchten abgekippt und hatten dabei ein Teil der Tiere verschüttet. Das Schlimmste jedoch war, dass ähnlich wie ein Teil der Besatzung, auch einige Kollegen unseres Teams seekrank wurden. Aber außergewöhnliche Umstände verlangen in solchen Fällen außergewöhnliche Maßnahmen. Alle Besatzungsmitglieder der Freiwache, ob Offizier, Matrose oder Mechaniker kamen und halfen, das Schlimmste zu verhüten. Kaum in der Lage, selbst den nötigen Halt auf den eigenen Beinen zu finden, wurden mit hohem körperlichem Einsatz die verschütteten Schafe befreit. Trotz äußersten Einsatzes während der ganzen Nacht mussten die ersten vier Tiere abgeschrieben werden. Einem großen Teil der Tiere erging es wie den Menschen, sie waren seekrank geworden, zeigten große Apathie und versagten tagelang jegliche Futteraufnahme. Aber noch war die Biscaya nicht bezwungen, am Tage selbst erst konnte man

das ganze Ausmaß des Sturmes überschauen, eine aufgewühlte See mit 20 bis 30 m hohen Wellen, auf denen das große Schiff von 22,5 m Breite und 156 m Länge nur noch ein Spielball war. Erst bei Erreichen des Kaps de Finisterre (Nordostzipfel Spaniens) normalisierte sich das Wetter und der Atlantik beruhigte sich wieder.

Langsam kamen auch die Seekranken wieder zu sich. Mit Unterstützung der Besatzung konnten wir inzwischen auch das Durcheinander unter Deck ordnen und auch wieder mit offenen Luken die Reise fortsetzen. Dies bekam unseren Tieren gut und es dauerte nicht lange, allerdings bei weiterem Abgang von zwei weiblichen Schafen, dass alle Tiere wieder mit Appetit an die Raufe gingen.

Relativ ruhig ging die Fahrt weiter in Richtung Süden, in naher Entfernung zur spanisch/portugiesischen Küste. Selbst die Autos mit ihren Scheinwerfern konnten wir in der Großstadt Lissabon fahren sehen.

Ein Erlebnis von besonderer Art war ein riesiger Schwarm von Sardinenfischern in unmittelbarer Nähe der portugiesischen Küste, die bei untergehender Sonne emsig dabei waren, ihre Netze zum Fang der kleinen Delikatessen auszubringen. In diesem Zusammenhang musste ich so oft an das alte, schöne Lied denken: „Wenn bei Capri die rote Sonne im Meer versinkt und am Himmel die bleiche Sichel des Mondes blinkt, ziehen die Fischer mit ihren Booten aufs Meer hinaus, und sie legen im weiten Bogen die Netze aus ...“

Schon ging es um Kap Vincent herum, um während der Mittagszeit des 14. April, bei spiegelglatter See und herrlichster Sicht, die Straße von Gibraltar zu passieren.

Ein warmer Föhn mit 25 bis 28° C und ein verhältnismäßig ruhiges Mittelmeer empfing uns und es gab in dem neuen Gewässer gleich in den ersten Stunden eine schöne, herzliche Begegnung von Bord zu Bord mit einem Schwesterschiff, dem MS ERFURT, das voll beladen von Ostasien kommend, Heimatkurs steuerte.

Aber auch andere „Gäste“ gesellten sich zu uns, Zerstörer und Kreuzer unter französischer Flagge, die uns bis zum Verlassen der algerischen Küstengewässer „begleiteten“.

Man muss es erlebt haben, das herrliche azurblaue Mittelmeer bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen, am Horizont das Atlasgebirge mit seinen schneebedeckten Gipfeln. Doch bald nahmen wir auch Abschied von der algerisch/tunesischen Hochlandküste und steuerten mehr und mehr gen Osten, dem Suezkanal entgegen. An Malta nachts vorbei, erhob sich die afrikanische Küste noch einmal mit den Höhenzügen von Baska in der Cyrenaika, dann kam in den Abendstunden des 19. April das ersehnte Ziel Port Said in Sicht, das Tor zum Roten Meer und damit zum Indischen Ozean.

Kaum hatte das Schiff auf der Reede von Port Said festgemacht, so waren wir, ähnlich wie ein Mückenschwarm, auch schon von einer Vielzahl von Schintschern (Händlern) auf ihren Booten und Barkassen umgeben, die sich außenbords einen Zugang zum Hauptdeck unseres Schiffes verschafften. Es sollte eine muntere Nacht unter klarem, violetter Tropenhimmel werden.

Eine letzte Möglichkeit über Funk, über Rügen Radio, mit den Angehörigen in der Heimat zu sprechen, wurde genutzt. Während die Vorräte an Bord mit Trinkwasser, Treibstoff und dem Notwendigen, wie frischem Obst und Gemüse, aufgefrischt wurden, nutzten die Schintscher die Zeit mit ihren ausgebreiteten Utensilien auf dem Hauptdeck, ihr Geschäft mit der Besatzung zu machen, entweder gegen Geld oder gegen irgend andere lohnenswerte Tauschobjekte.

Wenn man auch selbst Interesse am Erwerb irgendeines Andenkens empfand, so beschäftigte uns doch die Sorge um unsere Tiere und auch die Sicherheit unseres Futters, das wenige Meter unter dem Deck lagerte.

Keinem der herumfeilschenden Schintsher war es beizubringen, das Rauchen an Bord zu unterlassen. Wie schnell hätte ein Brand ausbrechen können. Wir atmeten tief auf, als der Konvoi von fünfzehn Schiffen um Mitternacht zusammengestellt war, mit dem die Kanaldurchfahrt zum Roten Meer erfolgen sollte.

So schnell wie die Schintsher gekommen waren, so schnell waren sie auch wieder von Bord. Nur einige wenige blieben zäh gestikulierend auf dem Achterschiff hocken, um sich erst in Port Suez von uns zu verabschieden.

Befehle von den Brücken der Schiffe ertönten, die rasselnden Ankerketten gaben die Schiffe frei, und unter dem tropischen Nachthimmel Ägyptens ordneten sich die Ozeanriesen wie eine Schar von Gänsen, die nun in einer Reihe hintereinander folgend die Fahrt in den Suezkanal aufnahmen, vorbei am großen Kontrollgebäude der Kanalbehörde, an Hotels und Nachtcafés, von wo reges Treiben und Tanzmusik bis an unsere Ohren drang. Noch war man gebannt von dem Lichtermeer und dem Nachtleben in dieser großen Stadt, bis es ruhiger wurde und sich die große ägyptische Wüste von beiden Seiten des Kanals schweigend ausbreitete.

Der Suezkanal ist ein schleusenloser Niveaukanal von etwa 160 km Länge und wurde durch den Franzosen Lesseps in den Jahren 1859 bis 1869 gebaut. Es ist nicht möglich, dass sich entgegenkommende Hochseeschiffe im Kanal selbst begegnen können, sondern nur an den vorgesehenen Ausweichstellen, im Kanal von El Kantara oder in beiden Bitterseen. Die Durchfahrt dauert 15 bis 18 Stunden.

Die Stadt Ismailia, die Perle am Suezkanal, erreichten wir in den frühen Morgenstunden des 20. April. Nun ging es weiter gen Süden, vorbei an wunderschön angelegten Lotsenstationen, aber auch an saftigen Oasen inmitten der nicht enden wollenden Wüste. Auch die ersten Kamelkarawanen belebten das Bild und auch manchmal ein Auto auf der parallel zum Kanal führenden Straße. Am Nachmittag des gleichen Tages erreichten wir Port Suez, das südliche Tor des Kanals. Das Postboot brachte uns hier die erste Post aus der Heimat.

Von nun an ging es im Roten Meer mit voller Kraft voraus, vorbei an den zwölf Aposteln, einer Inselgruppe in diesem stark salzhaltigen Meer, bis hinunter zur Meeresenge Bab El Mandeb oder auch zum „Tor der Tränen“, wie sie von den Seeleuten bezeichnet wird. Hier berühren sich fast die beiden großen Kontinente Afrika und Asien, auf der Backbordseite die Jemenitische VR und steuerbords Äthiopien und Somalia. Über Jahrhunderte hindurch hat sich hier der Sklavenhandel abgespielt, daher die treffende Bezeichnung „Tor der Tränen“. Bei Kap Guardafui steuerten wir in den Indischen Ozean, vorbei an den großen britischen Inseln Sokrota und The Brothers. Mit dieser bisher zurückgelegten Wegstrecke wurde ein sehr interessanter Teil unserer Reise durch nahegelegene Küstenregionen der verschiedensten Länder und lebhaftem, abwechslungsreichem Schiffsverkehr von und nach Ostasien abgeschlossen. Auch die bisher wahrgenommenen Temperaturen wurden von uns Mitteleuropäern gut ertragen. Der nun anliegende Kurs in südöstlicher Richtung zu den Malediven und um Ceylon herum zu den indonesischen großen Inseln Sumatra und Java stellte uns vor neue schwierige Aufgaben.

Der Kapitän entschloss sich wie üblich, nicht durch die Sundastraße, sondern durch die Malakkastraße, um Singapur herum, das Südchinesische Meer zu erreichen. Damit wurde uns die Äquatortaufe mit ihrer Tortur erspart. Elf Tage dauerte diese Reise durch den Indischen Ozean mit seiner langen Dünung von Afrika bis hinüber zu den Nikobaren, einer der Malakkastraße vorgelagerten Inselgruppe, bei täglichen Temperaturen zwischen 35 und 43 °C im Schatten. Dies war eine der härtesten Konditionsprüfungen, sowohl für uns Menschen, als auch für unsere Tiere. Der Schiffskörper erwärmte sich mehr und mehr und eine Abkühlung konnte erst bei Erreichen des nördlichen Wendekreises (also auf der Höhe von Taiwan) erwartet werden.



Ernst Richter (r. a.) und auf See geborene Lämmer

ihre sengenden Strahlen. Kein Wunder, dass trotz aller Bemühungen des Kollektivs diese ungewöhnlichen Temperaturen ihren Tribut forderten. Acht erschöpfte Tiere verendeten und mussten über Bord. Ein Teil der eingetretenen Verluste, es sollte insgesamt bei der Zahl 14 bleiben, konnte mindestens zahlenmäßig wieder ausgeglichen werden. Im Morgendunst des 1. Mai 1959 erreichten wir Singapur und siehe da, an Bord war Zuwachs angekommen, sechs muntere Lämmer wackelten frisch geboren um ihre Mutterschafe.

Noch vor unserer Maidemonstration an Bord, wozu sich die gesamte Besatzung, mit Ausnahme von Brücke und Maschine, auf dem „Platz der Jugend“ versammelt hatte, setzten wir mit H. Bohnsack unser Grußtelegramm aus Anlass des 1. Mai über Funk an die Pritzwalker Maidemonstration ab.



1. Mai-Feier auf See



Eine Überraschung von besonderer Art war über Funk die Ankündigung eines in der Nähe befindlichen Schwesterschiffes, des MS BERLIN. Am Nachmittag des 1. Mai gab es dann eine ganz nahe Begegnung der sich vorbeifahrenden Schiffe mit zum Gruß angetretenen Mannschaften auf beiden Seiten. So manchem von uns kullerten die Freudentränen über das Gesicht. Tausende von Seemeilen fern der Heimat grüßen sich Landsleute der DDR am 1. Mai 1959. Alles dauerte nur wenige Minuten.

Die Nacht mit ihrem sternklaren Himmel und dem leuchtenden Kreuz des Südens brach wieder über uns herein und feucht-fröhlich ging es diesmal in die Hängematten, die wir

zwischen den Decksaufbauten draußen festgemacht hatten. In den Kabinen herrschte eine derart schwül-warme Luft, dass mir der Schweiß nur so rann.

Die letzte Strecke unserer Reise lag nun vor uns. Nicht Schanghai, sondern Tientsin, am Ausgang des Gelben Meeres, wurde durch Funk zu unserem erklärten Endziel. Mit voller Kraft voraus, an Borneo vorbei, steuerten wir durch das Südchinesische Meer, durch das Paradies der philippinischen Inselwelt mit seinen tiefgrünen Palmenhainen. Nach Passieren der Balabacstraße steuerten wir durch die Sulu-See und erreichten nördlich der großen Insel Mindanao durch Überqueren des Philippinengraben mit der größten Meerestiefe des Pazifiks von 10.500 m den Stillen Ozean. Mit Kursänderung auf Nordost, begleitet von einer steifen Brise, ging es im großen Bogen um Taiwan herum, um nördlich der Okinawa-Gruppe (Japan), vorbei an der koreanischen Insel Tschedschu, bekannt durch einen spitzen, hochsteigenden Berg von 2000 m, ins Gelbe Meer zu gelangen. Hier nur mit wenigen Fuß Wasser unter dem Kiel, steuerten wir um Schantung herum und erreichten am Abend des 19. Mai bei blutrot untergehender Sonne das Endziel unserer Seereise, die Reede von Taku vor der chinesischen Küste.

Neben uns lagen ein dänisches und ein norwegisches Frachtschiff auf Reede. Durch die Tatsache, dass wir lebende Tiere an Bord hatten, wurde von Seiten der Hafenbehörde dafür gesorgt, dass wir noch in den Abendstunden des zweiten Liegetages unseren Lotsen erhielten, der das Schiff sicher in den Hafen von Taku geleitete.

Etwa um Mitternacht war das Anlegemanöver beendet, als eine Schar von etwa 150 bis 200 chinesischen Hafenarbeitern an Bord strömte, mit dem Auftrag, die Schafe und das restliche Futter auszuladen. Die Tiere waren beim Anblick der vielen fremden Menschen so erschreckt worden, dass sie sich fluchtartig an die Bordwände zurückdrängten. Es gelang keinem Hafenarbeiter, auch nur ein Schaf in den vom Kran herüber gehievt Entladekäfig zu bekommen. Hier bewährte sich wieder der ruhige und sachliche Umgang mit den Tieren, der nur einem guten Schäfer oder passionierten Tierpfleger eigen ist. Erst der vertraute lockende Ruf von Meister Hugo Bohnsack und seinen Gehilfen führte dazu, dass die Schafe treu und brav in den Entladekäfig folgten. Beeindruckt von der Art und Weise im Umgang mit den Tieren wurden nun die vielen Hafenarbeiter schmunzelnde Zuschauer dieser Szene. Keine vier Stunden waren ohne Gewaltanwendung und Hektik vergangen, in denen rund 700 Tiere von unserem kleinen Team ausgeladen waren. Der Morgen graute, und wir, die wir schon mehr als drei Tage und Nächte fast ohne Schlaf dafür gesorgt hatten, den ganzen Tierbestand in „Verkaufskultur“ zu bringen, fielen todmüde ins Bett, nachdem der Beauftragte der Hafenbehörde uns den Empfang der Schafe mit dem dazugehörigen Futter quittiert hatte.

Doch die Ruhe währte nicht lange. Inzwischen war von der Handelsvertretung der DDR und auch von unseren chinesischen Vertragspartnern, der „Animal“, aus Peking Besuch eingetroffen. Nach einer überaus freundlichen Begrüßung wurden die ankommenden Schafe gemustert und begutachtet. Anschließend kam es in der Offiziersmesse an Bord unseres Schiffes zu einer herzlichen Begegnung und Aussprache über den getätigten Ankauf und in Bezug auf Probleme während der Überfahrt. Man war mit dem Ergebnis der vorgestellten Kollektion außerordentlich zufrieden und lobte unseren hohen Einsatz, den gesamten Transport um den halben Erdball mit nur 14 tatsächlich eingetretenen Verlusten gemeistert zu haben.

Das große Interesse der Chinesen an unseren Merinos war offensichtlich, da sie außer ihren Landschaft-Rassen mit den groben und zum Teil nur halbfeinen Wollen, gut geeignet für die Teppichherstellung sowie Häutegewinnung, nur über eine kleine Population feinvolliger Schafe der Singkiang-Rasse verfügen. Neben der herrlichen Naturseide und der guten Baumwolle, die in China massenweise produziert wird, legt man neuerdings auch großen Wert darauf, über den Import und die Einkreuzung von feinvolligen Schafrassen, die

einheimischen Landrassen zu veredeln, mit dem Ziel, auch im eigenen Lande hochwertige kammzugfähige Wolle für die Textilindustrie bereitzustellen.

Mit der ausgesprochen herzlichen Einladung des Direktors der „Animal“ an uns, sowohl in Tientsin als auch in Peking, für einige Tage ihre Gäste zu sein, endete unsere Mission auf dem MS FREUNDSCHAFT. Nach sechswöchigem brüderlichen Zusammenlebens mit allen Besatzungsmitgliedern, angefangen vom Kapitän bis hin zum letzten Matrosen, hieß es nun Abschied nehmen. Er fiel uns nicht leicht, denn viele Abende geselligen Beisammenseins sind uns noch heute eine gute bleibende Erinnerung an Menschen, bei denen echte Kameradschaft und gegenseitige Hilfe und Unterstützung zu den wichtigsten Maximen des Lebens gehörten.

In Begleitung unserer chinesischen Freunde ging es mit dem Auto in die große Stadt Tientsin, vorbei an vielen kleinen Orten und erster Begegnung mit einer völlig neuen botanischen Umwelt. Untergebracht im „Astorhouse“, einem alten englischen Hotel, wurden wir gleich am ersten Abend vom Direktor der „Animal“ zu einem echt chinesischen Diner eingeladen. Immer wieder abwechselnd von Trinksprüchen unterbrochen, lernten wir manche chinesische Delikatesse gleich am ersten Abend mit Stäbchen zu essen. Dabei will ich nicht verhehlen, dass uns vom Dargebotenen auch manches Rätsel auferlegt wurde.

Für den folgenden Tag sah das Programm den Besuch von sehr schönen, neu geschaffenen Parkanlagen innerhalb des Stadtgebietes von Tientsin vor, die Besichtigung einer neuen, riesigen Sporthalle, mit allen möglichen Einrichtungen für die verschiedensten Disziplinen, und was für uns mit das Interessanteste war, einer Teppichfabrik, wo zur damaligen Zeit noch von Hand wahre Kunstwerke von Teppichen in zum Teil riesigen Dimensionen geknüpft wurden. Den Ausklang unseres Aufenthaltes in Tientsin bildete eine Theatervorstellung mit farbenprächtiger Aufmachung, doch ohne die Handlung durch das Nichtverstehen der Sprache und der für uns monoton klingenden Musik verstanden zu haben.

Am nächstfolgenden Morgen ging es mit dem Express durch die chinesischen Weiten der Hauptstadt Peking entgegen. Nach einer sehr eindrucksvollen Fahrt mit dem Express trafen wir am dritten Tag unseres Aufenthaltes auf chinesischem Boden in der Hauptstadt Peking ein. Schon die Einfahrt des Zuges in den größten Kopfbahnhof der Welt mit mehr als doppelt so viel Bahnsteigen wie der größte Bahnhof dieser Art in Europa (bekanntlich ist dies der Leipziger Hauptbahnhof mit 26 Bahnsteigen) hat uns die Superlative dieses Landes erkennen lassen.

Herzlich begrüßt von je einem Vertreter der Handelsvertretung der DDR und der „Animal“ fuhren wir gemeinsam zum neu errichteten Schangschu-Hotel im Zentrum Pekings. Nachdem wir uns kurz etabliert und erfrischt hatten, wurde uns unser Dolmetscher, Herr Schang, vorgestellt, der uns an den folgenden Tagen stets betreute und ein ausgezeichnetes Deutsch sprach.

Schon am späten Nachmittag ging es zu Fuß durch das angrenzende diplomatische Viertel der Stadt zum Platz des himmlischen Friedens, dem Tian'anmen Platz, mit der großen Tribüne und der Stätte, auf welchem die großen Demonstrationen anlässlich des 1. Mai und des 1. Oktober (Tag der Gründung der VR China) stattfinden. Hier findet man auch das weiße Revolutionsdenkmal, mit den in Stein gehauenen Reliefs vom großen Marsch bis zum Sieg und der Bildung der Volksrepublik.

An den zwei folgenden Tagen besuchten wir den Kaiserpalast mit seinen zahlreichen Höfen und Palästen sowie Pavillons und den Behai-Park. Kern der Innenstadt ist die so genannte „Verbotene Stadt“. All diese nachfolgenden Bauwerke sowie Parks stammen aus der Ming- und Tjing-Dynastie und sind im klassisch-chinesischen Stil zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert errichtet worden (zumeist rote Wände, farbig bemaltes Gebälk und gelbgliasierte Ziegeldächer), umgeben von einer großen Mauer.

Eine besondere Freude bereitete man uns aus Anlass des bevorstehenden Pfingstfestes durch eine Fahrt zum zehn Kilometer nordwestlich von Peking, am Kunmingsee, gelegenen Sommerpalast, eine der Sommerresidenzen der chinesischen Kaiser. Vom großen Hauptpavillon, hoch oben auf dem Berg, hat man eine herrliche Sicht über die riesige Anlage dieser Art, wobei das Marmorschiff in Ufernähe oder die in Kunmingsee gelegene Insel, verbunden mit der 150 m langen und 8 m breiten Siebzehnbogenbrücke besondere Delikatessen altchinesischer Architektur darstellen.

All diese herrlichen Sehenswürdigkeiten, früher nur den Kaisern und ihrem Gefolge zugänglich, stehen seit dem Sieg der Revolution allen Völkern Chinas zum Besuch und zum Erholung suchenden Aufenthalt offen. Neben vielen älteren chinesischen Bürgern begegneten uns auch viele junge Menschen aus allen Landesteilen Chinas, indem sie ihre Kulturstätten kennen lernen wollen oder auch eine Hochzeitsreise dorthin unternehmen.

Vom chinesischen Landwirtschaftsministerium gab es in den letzten Tagen unseres Aufenthaltes noch das Anliegen, nordöstlich von Peking mit einer Volkskommune, die sich mit Problemen der Einkreuzung feinwolliger Schafe befasste, in einen Erfahrungsaustausch zu treten. Wir kamen diesem Wunsch gern nach und erledigten an Ort und Stelle nach stundenlanger Hin- und Rückfahrt mit dem Jeep durch die chinesische Landschaft den an uns gerichteten Auftrag.

Die Stunde des endgültigen Abschieds rückte immer näher. Durch eine Verschiebung des ursprünglich geplanten Flugtermins war es unseren Betreuern noch möglich, eine Fahrt zur Chinesischen Mauer zu organisieren, was uns eine große Freude bereitete.

Die Große Mauer gehört, ähnlich wie die Pyramiden von Giseh, zu den Weltwundern in der Architektur, nicht nur wegen ihrer einmaligen Gestalt und Größe, sondern von der Frage her, wie haben es die Menschen fertig bekommen, in damaliger Zeit ohne technische Hilfsmittel derartige Bauwerke zu schaffen. Die Chinesische Mauer ist mit über 4000 km das längste Bauwerk der Erde und wurde im 3. Jh. v. d. Z. errichtet (Höhe zwischen 6,50 und 10 m, Breite 6,50 m).



Ernst Richter (2. v. l.) an der Chinesischen Mauer

Nach herzlicher Verabschiedung durch Vertreter der Handelsvertretung der DDR und der „Animal“ starteten wir am Morgen des 29. Mai 1959 mit einer zweimotorigen IL 14 der chinesischen Luftverkehrsgesellschaft in den wolkenlosen Himmel Chinas. Mit einer Flughöhe von 3500 m „klettern“ wir über die Höhen und Tiefen des nordchinesischen Berglandes in Richtung Ulan-Bator. Manches „Luftloch“ beim Überqueren des Gebirges wurde durch einen Griff nach der Tüte überwunden. Dann wurde es ruhiger. Nach fünfständigem Flug über die Wüste Gobi näherten wir uns dem ersten Ziel unseres Heimfluges, dem mit Bergen umgebenen Flugplatz von Ulan-Bator, der Hauptstadt der Mongolei.

Kurzer Aufenthalt mit einem Stück Schafskäse in der Hand und einer Schale grünem Tee. Die Maschine war aufgetankt und neuen Mutes ging es weiter gen Norden. Schon bedeckten wieder Fichten und andere Gehölze zaghaf das unter uns liegende Land, da erblickten wir den herrlichen Baikalsee Sibiriens, eingebettet in ein dunkles, dichtes Grün von Wäldern.

Wenige Zeit später landete unsere IL 14 mit ihren 22 Passagieren auf dem sowjetischen Flughafen Irkutsk, dem großen Luftverkehrsknotenpunkt im fernöstlichen Sibirien.

Umgestiegen in eine sowjetische TU 104, eine der ersten sowjetischen Düsenmaschinen, ging es hinauf auf 10.000 m Höhe in den nach wie vor wolkenlosen Himmel. Unser Kurs führte nun in Richtung Westen, über die riesigen Wälder Sibiriens. Inzwischen hatten wir die Uhren auf sowjetische Zeit korrigiert und passierten Novosibirsk. In Omsk zwischengelandet, und mit Aufnahme neuer Fluggäste, setzte sich die Flugreise fort über Swerdlowsk, Kasan, Gorki nach Moskau, wo wir am Abend landeten. Erst wenn man einmal diese Strecke zurückgelegt hat, weiß man, wie riesengroß dieses Land ist. Mit einer Übernachtung im Transithotel in Wnukowo und einem kurzen Besuch des Roten Platzes und dem Lenin-Mausoleum in Moskau, setzten wir am Nachmittag des 30. Mai unseren Heimflug fort und landeten gegen 21 Uhr in Berlin-Schönefeld.

Unser Auftrag, verbunden mit einer Weltreise um die halbe Erdkugel, hatte hiermit sein Ende gefunden und war in Ehren erfüllt worden.

Eckhard Franzmann

ASS – oder: Alex, Schafdreck und Silvester

Der Skatfreund verbindet mit der Abkürzung ASS die **Altenburg-Stralsunder Spielkartenfabrik**. Für mich verknüpft sich dieses Wort mit einem etwas „anrühigen“ Erlebnis aus meiner Seefahrtszeit.

Mit unserer HEINRICH HEINE, frachtfahrende Matrosenschule, lagen wir Silvester 1960 in Alex. Wir jungen DSRIer durften die Jahreswende in dieser Mittelmeermetropole erleben und waren dementsprechend gespannt. Unsere langbefahrenen Lehrmatrosen und der von uns hoch geachtete Lehrbootsmann Otto Kirchmann befanden sich hingegen nicht in einer derartig hohen Erwartungshaltung. Otto – eine Legende schon zu Lebzeiten, ein Seemann ohne Furcht und Tadel, Vorbild für Seefahrergenerationen.

Wir hatten unter anderem Schafe geladen, die dort zu löschen waren. Wie es sich für Seeleute gehört, war vor den Feierlichkeiten „Großreinschiff“ angesagt, sowohl in den Luken und Räumen als auch in den Kammern. Die Festlichkeiten hielten sich allerdings im Rahmen. Uns Lehrlingen wurden lediglich zwei kleine „Hafenbräu“ genehmigt. Mein Aktiv, oder auch Brigade genannt, hatte an jenem Abend Raumwache. Die Schafe waren bereits raus. Zurück blieb deren Dreck. Zusammenfegen und hinein damit in die Brook. Hoch ging der Hiev. Beim vorletzten kam aus unerklärlichen Gründen der ganze Kram von oben wieder herunter. Und wie es kommen musste, wir wurden im Raum mit diesem Volltreffer stinkender Masse beehrt. Bölsen von unten, hämisches Gelächter aus Richtung Hauptdeck – dies waren die Reaktionen. Man sagt ja nicht umsonst ironisch: „Alles Gute kommt von oben.“ Die Schadenfreude der Kollegen haben wir weggesteckt. Empfindlich waren wir damals nicht.

Kurz darauf war acht Glasen, Mitternacht, Jahreswechsel. Über Alex erklang das Typhonkonzert der im Hafen liegenden Schiffe. Die meisten Freiwächter befanden sich an Deck. Uns „Schießgänger“ beglückwünschte man von oben herab mit strahlenden Gesichtern zum neuen Jahr. Bei etwa ein Glasen war unser Tun beendet. Der Wachoffizier sagte zu uns „Finish“ und spendierte eine Flasche Rotwein. Intensives Duschen befreite uns von unserer stinkenden Aura. Bei vier Glasen im neuen Jahr hieß es dann: Ab in die Kojen.

Es war ein ganz spezielles Silvester für uns. Wir haben weder geklagt noch den Humor verloren. Wie schrieb schon Joseph Conrad: „Die gute alte Zeit – Jugend und die See.“ Wir haben sie erlebt, denken gerne „achteraus“. Die Seefahrt hat uns für das ganze Leben geprägt.

Futtern wie bei Muttern

Nichts bewegte die Mannschaft mehr als der tägliche Speiseplan, keine Arbeit eines Besatzungsmitgliedes wurde kritischer beäugt als die der Leute aus der Kombüse. Die Verpflegung trug wesentlich zur Stimmung an Bord bei. Für 7 Mark Verpflegungsgeld (um 1970, später 8,25 Mark) pro Nase und Tag konnte die frisch zubereitete Speisenvielfalt an Bord schier unerschöpflich sein. Leider hing die Erfüllung dieser Erwartung, mit jedem Besatzungswechsel aufs Neue, gar sehr vom Vermögen der Mannschaft in der Kombüse ab. Jeder Seemann wird wohl die Erfahrung gemacht haben, dass trotz einheitlichen Verpflegungssatzes die Qualität und auch die Quantität von Schiff zu Schiff, von Koch zu Koch, oft eine erstaunliche Bandbreite besaßen.

Natürlich gab es festgeschriebene Regeln. Die Seeleute der Deutschen Seereederei hatten einen Anspruch auf Mahlzeiten, die den spezifischen Bedingungen der Arbeit auf See gerecht wurden. Der Proviant wurde von den Verantwortlichen an Bord gemäß der gültigen Speiserolle nach folgenden Kriterien zusammengestellt:

- Anzahl der Besatzungsmitglieder und Passagiere
- Klimatische Bedingungen während der Reise
- Kapazitäten der Lagerräume und Lagerfähigkeit der Waren
- Festtage während des Reiseverlaufs oder andere besondere Anlässe
- Sicherheitsvorrat von 10 Prozent bei eventueller Verlängerung der Reise

Für ein Großschiff im Flottenbereich Asien/Amerika wurden bei einer Reisedauer von vier Monaten etwa folgende Mengen veranschlagt:

- 3.500 kg Trockenproviant (z. B. Getreideerzeugnisse, Hülsenfrüchte, Konserven, Zucker, Kaffee)
- 3.500 kg Kühlproviant (z. B. Fleisch- und Wurstwaren, Molkereiprodukte, Fischwaren)
- 2.000 kg frisches Gemüse, Obst und Kartoffeln
- 18.000 kg Getränke (Bier und alkoholfreie Getränke)
- 1.500 kg Transit- und Handelswaren (z. B. Zigaretten, Spirituosen, Weine, Sekt)

In der Speiserolle wurde der Tagesbedarf an Proviant entsprechend der täglichen drei Hauptmahlzeiten und der donnerstäglichen und sonntäglichen *coffee-time* vorgegeben. Die Speiserolle der Fischereiflotte wich auf Grund der höheren Arbeitsbelastung von der der Handelsflotte ab. Bei der DSR galt der Durchschnitt an der täglichen Verpflegungsmenge zum Beispiel für

– Fleisch aller Art	250 g
– Eier	2 Stck
– Gemüse	200 g
– Obst	250 g
– Kartoffeln und -erzeugnisse	320 g
– Brot und Backwaren	300 g

Prinzipiell erfolgte die Belieferung durch den VEB Schiffsversorgung Rostock. Im Rahmen des Verpflegungssatzes konnten im Ausland vorrangig frisches Obst und Gemüse eingekauft werden.

Die Esseneinnahme fand im Seewachsbetrieb zu folgenden Zeiten statt.

- Frühstück zwischen 7.30 und 8.30 Uhr
- Mittagessen zwischen 11.30 und 12.30 Uhr
- Abendbrot zwischen 17.30 und 18.30 Uhr

Während der zweiten halben Stunde konnten die abgelösten Wachen ihre Mahlzeit einnehmen.

Auch auf dem Fracht- und Lehrschiff J. G. FICHTE wurde in den 1960er-Jahren die zahlenmäßig große Besatzung mit dem Standardprogramm aus einer DSR-Kombüse versorgt, wie Speisepläne aus jenen Tagen schwarz auf weiß belegen.

Für die Woche vom 1. Juli bis 7. Juli 1963 galt dieser Speiseplan:

Montag	Früh	Bockwurst
	Mittag	Blumenkohlsuppe, Brathering, braune Soße, Salzkartoffeln
	Abend	Makkaroni, Tomatensoße, geriebener Käse, Wurst
Dienstag	Früh	Strammer Max
	Mittag	Pilzsuppe, Schweinebraten, Erbsengemüse, Salzkartoffeln
	Abend	Senfeier, Salzkartoffeln
Mittwoch	Früh	Milchsuppe mit Früchten
	Mittag	Brühe mit Ei, Kohlrouladen, Salzkartoffeln
	Abend	Bratkartoffeln, Sülze, Wurst
Donnerstag	Früh	Spiegeleier, Brötchen
	Mittag	Fruchtkaltsch., Roulade, Rotkohl, Salzkart., Aprikosen
	Abend	Kalte Platte, Delihering, Quark, Käse
Freitag	Früh	Jagdwurst gebraten
	Mittag	Fruchtkaltsch., Königsberger Klopse, Salzkart., Pflaumen
	Abend	Reis, Gulasch mit Curry, Wurst
Sonnabend	Früh	Dosenfleisch
	Mittag	Bohneneintopf, Pudding mit Heidelbeeren
	Abend	Bauernfrühstück, Wurst
Sonntag	Früh	Rührei mit Speck, Brötchen
	Mittag	Fruchtkaltsch. Eisbein, Salzkart., Bier, Birnenkompott
	Abend	Kalte Platte, Russische Eier, Quark, Hering

Mithin ein Speiseplan, den der Mensch auch heute noch unter gutbürgerlicher Küche versteht, die Mutter zu Hause auch nicht abwechslungsreicher hinbekommen hätte. Eine Speisekarte, wie sie noch heute in den Schaukästen vor manchen preiswerten ostdeutschen Landgasthäusern hängt.

Wer sein damaliges tägliches Frühstücksmenü noch einmal Revue passieren lässt, der wird sich über das obige Angebot hinaus sofort an die allgegenwärtigen Buletten, Frikadellen etc. erinnern, gefolgt von den Wahleiern (gekocht, gespiegelt, gerührt, gekraut). Auf den Plätzen dahinter: Kleines Steak (mit und ohne Letscho), Gebratene Leber (mit und ohne Zwiebeln), Warmes Eckchen, Strammer Max oder Halberstädter Würstchen, vorzugsweise bei Unpässlichkeiten der Kombüse.

Gehen wir ins Detail: Auf MS ALTENBURG servierte der I. Koch Hubert Wazlawik 1970/71 darüber hinaus zum Beispiel Karlsbader Schnitte, Frühstücksragout, Omelett mit Champignons, Tatarenbrot, Ragout fin, Griesflammeri, Chinesisches Zwiebelfleisch, garnierte Kasslerschnitte, Cevapcici (sächs. Tschwabtschitschi), Milchreis mit Früchten, zwei Spiegeleier mit

- Fischsuppe, Schwalbennester, Salat, Kartoffeln oder Reis
 - Brühe mit Eierflocken, Rumpsteak mit Sauce bernaise, Pommes frites, Rohkostteller
 - Klare Rindfleischsuppe mit Leberknödel, Heilbutt gebraten mit Kartoffeln, Senfbutter oder Heilbutt gedünstet mit Reis oder Kartoffeln, Kapernsoße
 - Gespickter Rinderbraten à la ALFONS nach Art Flugplatzrestaurant Barth
- Zu allen Mittagsgerichten wurde Obst gereicht.

Zum Abendbrot war die Speisenvielfalt bei Hubert Wazlawik nicht viel eingeschränkter. Auf der Back stand unter anderem:

- Labskaus oder zwei Eier in Senfsoße, Kartoffeln, Aufschnittplatte, Tomaten, Gurken, Schnittkäse, Brathering, Salzgurken, Tee, Zitrone
- Gulasch oder Currygulasch, Reis oder Makkaroni, Aufschnittplatte, Tomaten, Fischkonserven, Delihering, Gurken, Tee, Zitrone
- Gänsebraten in Aspik, Bratkartoffeln, Aufschnittplatte, Tomaten, Salzgurken, Salate, Tee, Zitrone
- Mariniertes Hering oder Quark, Pellkartoffeln, Aufschnittplatte, Salzgurke, Schnittkäse, Tomatensalat, Tee
- Königsberger Klopse, Kartoffeln, Rohkostsalat, Aufschnittplatte, Fischpreserve, Tee, Zitrone
- Salatplatte aus verschiedenen Salaten mit Setzei, Schnittkäse, Delihering, Salzgurke, Tee
- Schlachterplatte nach Art des Hauses und Wurstsuppe
- Kalter Braten, Geflügelsalat, Rindfleischsalat, Heringssalat, Tomaten, Gurken, Tee, Zitrone
- Zunge in Aspik, Röster, Aufschnittplatte, verschiedene Salate, Gurken, Tomaten, Tee, Zitrone
- Bauernfrühstück, Rohkostteller, Aufschnittplatte, Tee, Zitrone
- Indischer Geflügelreis, Aufschnittplatte, Herrensalat, Lachs, Fleischsalat, Tee, Zitrone
- Spinat mit Spiegelei, Salzkartoffeln, Rollmops, Schnittkäse, Tee, Zitrone
- Argentinisches Asado an Deck
- Kartoffelpuffer mit Apfelmus, Aufschnittplatte, Tee
- Bratkartoffeln, saure Muscheln oder Brathering, Aufschnittplatte, Schmelzkäse
- Kalte Platte nach Rezepten aus dem Film „Der Bettelstudent“

Darunter hatte der den Speiseplan abschreibende Funkoffizier manchmal Sätze gesetzt wie:

- Donnerstag und Sonntag Kaffeetime mit Walzermelodien und seltenen Feinbackwaren aus Alfon's Keksfactory
- Änderungen nach Laune des I. Kochs vorbehalten.

Diese Gerichte, fast alle der traditionellen deutschen Küche entstammend, dürften seinerzeit die meisten Seeleute in dieser oder jener Form auf dem Teller gehabt haben. Fakt ist, außer Tee mit Zitrone hätte ein Koch aus Kiribati oder Tuvalu diese Speisen nie genießbar auf den Tisch bringen können. Und deshalb sagt jeder ehemalige Rostocker Seemann, der nach 1990 weiter fahren durfte, heute mehr als je zuvor: „Es war nicht alles schlecht.“

Die Besatzung des MS HELLERAU lobte seinerzeit ihren Koch mit diesen Worten: „Seine Verantwortung erstreckt sich in vielfältige Bereiche. So können wir durchaus behaupten, dass die bewusste, bereitwillige leistungsorientierte Arbeit unserer Kollektivmitglieder, mit ein Resultat seiner ausgezeichneten Speisenzubereitung ist. Die kulinarischen Leckerbissen aus seiner Kombüse heben die Moral der Besatzung täglich auf das Neue. Die Meinung der Besatzung – unser Koch ist Klasse!“ (VOLL VORAUS, 22. August 1988) Die Kosenamen Bulettenschmied, Kombüsenhengst, Sauerlappen, Fettprinz, Kesselkommandant und andere waren ganz sicherlich in diesem Sinne eher schmeichlerisch als abwertend gemeint.

Ein ur-seemännisches Gericht kam allerdings relativ selten auf die Back eines DSR-Schiffes, der ominöse Labskaus. Er war auch nicht unbedingt vonnöten, weil im 20. Jahrhundert dem Seemann nicht mehr wegen Skorbut die Zähne ausfielen und selbst mancher Kapitän trotz dritter Zähne kräftig zubeißen konnte. Pökelfleisch zusammen mit Rote Bete, Kartoffeln, Salzhering, Zwiebeln und sauren Gurken durchgeleiert entsprach wohl auch nicht jedermanns Geschmack. Wenn die Zutaten, fein säuberlich getrennt, zusammen mit einem Spiegelei auf den Teller kamen, konnte sich mancher schon eher damit anfreunden.

Man mag von der Qualifikation mancher DSR-Köche halten was man will, „Lebend zurück nach Rostock“ – diesem minimalistischen Grundsatz folgte ganz sicher keiner von ihnen bei der Verpflegung seiner Crew. Ganz im Gegenteil, und das soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, mancher Koch tat mehr als ihm erlaubt war, wenn er aus den oben genannten Vorgaben so viel wie möglich für die Besatzung herausholen wollte. Um seine Leute rundum zufrieden zu stellen, musste er nicht nur gut kochen können, sondern er musste auch ein gewiefter, mit allen Wassern der sieben Meere gewaschener Kaufmann mit großem Verhandlungsgeschick sein. Das ging zum Beispiel so:

Wenn der Zentner Kartoffeln beim VEB Schiffsversorgung 5 Mark kostete, im Ausland aber 60 D-Mark, dann ließ sich aus der Differenz was machen. Der Koch kaufte in Rostock weit über die laut Speiserolle kalkulierte Menge Erdäpfel ein. Wenn dann die Kartoffeln gemäß Reiselänge offiziell zur Neige gingen, aber in der Last noch reichlich vorhanden waren, wurden im Ausland Erdäpfel nachgekauft, aber nur laut Rechnung. An jedem Zentner ließen sich somit rund 50 harte Valutamark gutmachen. Der Schiffshändler wollte natürlich für den Gefallen auch auf seine Kosten kommen. Die Besatzung aber kam auf diesem Wege zu einem Verpflegungsbonus für Waren, die offiziell nicht eingekauft werden durften.

Sollte diese Handlungsweise gegen die Regeln verstoßen haben, so ist das alles inzwischen verjährt. Die Verjährungsfrist lief an, als das letzte Eisbein mit Sauerkraut auf die Back eines DSR-Schiffes kam.

Mancher sehnte sich nach einem halben Jahr derart opulenter Beköstigung in aller Bescheidenheit gleichwohl nach einer Bockwurst und einer Flasche Frischmilch in der Rostocker Hafenkantine. Die Welt ist ungerecht.



Koch Eric Oeser
und Bäckerin
Sabine Täubrich
in der Kombüse,
MS SCHWERIN
(1988)

Tank 14 fördert wieder

Ruhig atmet der Indische Ozean. Nur das tosende Geräusch eines Schiffspropellers lässt ein Rudel fliegender Fische ängstlich die Flucht ergreifen. Der Großtanker WOLFEN durchfährt die See im Mozambique Channel auf der Reise zu den Ölquellen des Persischen Golfes. Die Luft im Maschinenraum ist erstickend heiß. Sorgenvoll hört der Leitende Ingenieur auf das gleichmäßige Stampfen seiner Maschine. Selbst die leiseste Abweichung von der Monotonie dieses Rhythmus lässt ihn vom Schreibtisch auffahren. Wird auch das letzte verfügbare Ventil noch gebraucht?

Auf der Brücke stiert der wachhabende Offizier der 8-12-Wache auf einer Fußbank spitzenförmig über das Süll der Brückennock. Mit dem starken Nachtglas versucht er die Hülle der Finsternis zu durchbohren. Die tropische Regenzeit hat begonnen, Gewittergüsse peitschen sein im harten Dienst verhärmtes Gesicht.

Schon seit drei Tagen läuft ein griechischer Liberty-Dampfer auf annähernd gleichem Kurs nur sechs Seemeilen vor der WOLFEN. Diesen hat die Brückenbesatzung jetzt in der regendurchpeitschten Finsternis aus den Augen verloren. Sollte die WOLFEN doch schneller sein, bestünde jetzt die Gefahr des Auflaufens.

Die Nerven des Offiziers sind zum Zerspringen gespannt. Ein flüchtiger Blick auf die verwirrende Anzahl der matt erleuchteten Skalen seiner nautischen Geräte gibt ihm die Gewissheit über die zuverlässige Arbeit seiner Anlagen.

Der tropische Regenguss ist vorüber und der Mond spendet durch ein Loch im wolkenverhangenen Himmel ein fahles Licht. Die Lichter des griechischen Liberty-Dampfers verschwinden voraus hinter der Kimm, da zerreißt ein ohrenbetäubender Knall die Stille des Indischen Ozeans. Eine mächtige Druckwelle schleudert die Brückenwache in der Nock gegen die Aufbauten. Einer spuckt Blut!

Der Kapitän fährt vom Schreibtisch hoch. In Sekundenschnelle erreicht er die Brücke, das Nervenzentrum des Schiffes. Schon auf der Treppe rekapituliert er den ungefähren Standort des Schiffes und erwägt die Möglichkeit, sein Schiff noch in einen Nothafen zu bringen. Der Tanker ist unter Gas. 45 Mann seiner Besatzung schweben in höchster Gefahr! Eine drückende Verantwortung lastet auf ihm. Vorsorglich werden die Boote ausgeschwungen und die Schwimmwesten angelegt. Im Funkraum ist alles für die Aussendung eines Notrufes vorbereitet, im Notrufgeber die Position eingestellt.

Der Wachhabende und der Eins-O sind bereits am Schadenort. In der Höhe des Tanks 14 klafft ein breiter Spalt im Deck, vom Wassergraben bis zum Laufsteg. Eine braune, zähflüssige

Masse ergießt sich Fäden ziehend und Blasen treibend an Deck. Der Soßentank der Kombüse ist explodiert!



Vollmar Uwe Schmitt am Radar mit der Brücke

Brücke MT WOLFEN, aus „Voll Voraus“ (Juli 1980)

In fieberhafter Eile schafft ein schnell zusammengestellter Lecksicherungstrupp Material zum Abdichten herbei. Geschweißt darf nicht werden, die Soße ist auf Grund ihrer hochgradigen chemischen Zusammensetzung

extrem brisant. Dieses Nahrungsmittel hat die gleiche Gefahrenklasse wie das Gas in den Ladetanks. Der ostafrikanischen Küste droht eine verheerende Umweltkatastrophe. Nach mehrstündigem fieberhaften Kampf gegen den braunen Kleister bleiben die wackeren Männer des Katastrophentrupps Sieger. Das Leck im Soßentank ist abgedichtet. Dank dieser übermenschlichen Anstrengungen musste die Besatzung nur bei einem Eisbeingericht auf ihre mit Recht so beliebte lebenserhaltende rehbraune Soße verzichten. Schon am nächsten Tag konnte Tank 14 an die provisorisch geflickte Lenzleitung in Richtung Kombüse wieder angeschlossen werden. Kapitän Gustävel vermerkt nicht ohne Stolz auf seine wackere Besatzung im Logbuch: „Tank 14 fördert wieder.“

Walter Jangel

Aus der Küchenkommission geplaudert

Zu Beginn meiner Seefahrtszeit Mitte der 1960er-Jahre beeindruckten mich der Umfang und die Qualität der servierten Speisen an Bord sehr. Davor hatte ich die Vollverpflegungen des Oberschulinternates, des Lehrlingswohnheimes, der Armee und der Seefahrtschule kennen gelernt. Dreimal am Tage warm zu essen, hob von den bisherigen Essgewohnheiten doch ab. Am Ende einer langen Reise wurde gelegentlich im ersten Kontinenthafen durch die Kombüse regelrecht aufgetafelt. Ein ganzer Aal, zum Teil ein Päckchen Kaffee, reichlich Obst waren für jeden extra drin. Das waren keine Geschenke des Koches, sondern der finanzielle Überschuss bei der Abrechnung des Verpflegungssatzes und der Inventur in den Lasten. Das gehörte der Besatzung und keiner Wirtschaftsabteilung. Mitte der 1990er hatte sich das Bild geändert. Die Preise beim Vertragsschiffshändler lagen nun höher als in jedem Tante-Emma-Laden. Das galt besonders für Transitwaren wie Kaffee. Nach dem Grund gefragt, war zu erfahren, dass die nun privatisierte Reederei ihre Prozente einfordere und der Schiffshändler auch seinen Schnitt machen müsse. Und das alles hatte Hein Seemann mit seinem Verpflegungssatz auszugleichen. Es wurde an ihm verdient. Befand sich noch ein DSR-deutscher Koch mit durchschnittlichem Können an Bord, konnte die Crew sehr zufrieden sein. Mit einem asiatischen konnte Jan Maat, entgegen aller geschmacklichen Vorstellungen von der asiatischen Küche, durchaus arg in die Kacke fassen.

Und was lag zwischen all diesen Jahren?

Das Essen war, und ist es immer noch, bei der Seefahrt ein sehr wichtiger Faktor für die Bordzufriedenheit. Die Seefahrtsromantik, mehr oder weniger ein Kind der Unterhaltungsbranche und soweit von ihr überhaupt noch ein Hauch übrig geblieben ist, verfliegt beim Seemann bald, wenn die Verpflegung nicht stimmt. Sie ist ein notwendiger Ausgleich für die mitunter sehr Kräfte und seelische Substanz verzehrenden Einwirkungen der Seefahrt. Unter diesen Bedingungen kommt der Person des Koches und der frischen Zubereitung der Speisen eine wichtige Bedeutung zu. So verlief der Versuch einer skandinavischen Reederei, die Besatzung auf See mit Assiettenessen und im Hafen durch Hotels zu versorgen, kläglich. Handwerkliches Können, Berufsehre und ganz persönliche menschliche Größe bestimmen den Wert des Kochs in einer Schiffsbesatzung. Um es auf einen Nenner zu bringen: Besoffener Koch am Montagmorgen und vier Mal Bockwurst in Variationen im Verlauf der Woche sind keine Basis für die Zufriedenheit der Besatzung. Das drückt sich in der Redewendung „Wie die Verpflegung, so die Bewegung“ recht deutlich aus.

Talent und Können eines Kochs sind eingeschränkt, wenn er die Lasten zu Beginn der Reise nicht nach seinen Vorstellungen hat ausrüsten können. Trotzdem trifft auch auf Köche der

Ausspruch zu: „In jedem Beruf gibt es Handwerker und Künstler“. Einige Köche ließen den Eindruck leider sehr oft vermissen, dass ihr Beruf ihnen auch noch eine Berufung bedeutete. Ein Schiffskoch muss neben der Speisenzubereitung seine Einkäufe in Qualität und Quantität für einen langen Zeitraum im Rahmen der zur Verfügung stehenden Verpflegungssätze planen, fachgerecht lagern, verarbeiten und mit einer ausgeglichenen Bilanz abrechnen können. Im günstigen Fall sah das so aus, dass die Besatzung mit dem Können des Koches zufrieden war und die Reiseabrechnung ein Plus auswies. Der andere Fall bestand in dem Fakt, dass die Besatzung maulte und zum Reiseende obendrein noch ein Minus auf der Abrechnung stand. Auch Koch und Bäcker hatten fachlich und menschlich zu harmonisieren. Besonders glücklich hatten es Besatzungen getroffen, wenn Bäcker und Koch sich fachlich gleich gut ergänzten. Alle diese Erfahrungen wurden in 20 Jahren Musterungszeit gemacht.

Um den Seemann vor all diesen Unwägbarkeiten halbwegs zu bewahren, gab es eine gute Einrichtung bei der DSR – die Küchenkommission (KK). Sie war eine Institution, der die Besatzung ihre Wünsche bezüglich der Speisen vortragen konnte, die den Koch vor unberechtigten Anschuldigungen bewahrte und die ihm im Bedarfsfalle auch zu sagen hatte, wo es lang geht. Trotzdem blieb er für die schmackhafte Zubereitung der Speisen allein verantwortlich. Die KK konnte ihm keine Speisen abschmecken und würzen.

Fast jeder Offizier besaß neben seiner eigentlichen Aufgabe laut Musterrolle irgendeine gesellschaftliche Funktion. Nach den gemachten Erfahrungen in anderen Ämtern kam ich schnell dahinter, in der KK direkt für den eigenen und den Teller der Besatzung etwas tun zu können. Dabei brauchte man sich auch nicht verbiegen und irgendwelche ideologischen Ergüsse von sich geben, die nicht der eigenen Eingebung entsprachen. Da der Funkoffizier sowieso den Speiseplan als Gefälligkeit für den Koch abschrieb, war die aktive Mitarbeit am Inhalt des Speiseplanes oder gar der Vorsitz in der KK keine seelische Hürde. So konnte man beim Abschreiben dem Koch auch mal ein Gericht, das einem ganz persönlich auf den Schnabel passte, entgegen seiner Vorgaben, unterjubeln. Nachträglich zu ändern ging dann kaum, da sonst die Maulerei der Besatzung über den Koch gekommen wäre. Andererseits setzten sich bei so manchem Leser des wöchentlichen Planes die noch agil gebliebenen, restlichen grauen Zellen in Bewegung, um herauszufinden was sich hinter „Pudding bleu“ auf dem Speiseplan verbergen könnte.

Gute Voraussetzung für ein allerseits zufrieden stellendes Agieren des Koches war, wenn er die Beziehungen zu den Damen des VEB Schiffsversorgung Rostock gediegen pflegte. Die zwei, drei Päckchen Kaffee taten der Besatzung nicht weh, verhalfen aber dazu, die Differenz zwischen der getätigten Bestellung und der tatsächlichen Lieferung recht klein zu halten. Gewiss, es konnte nicht nur Schnitzelfleisch geliefert werden. Aber eine Kiste Aal oder Wild, die den Durchschnittsspeiseplan auflockerte, waren gelegentlich drin. Man sollte es nicht glauben, aber es war so.

Bei einem guten Koch hatte die KK leichtes Agieren. Oft bestand sie nur pro forma. Es gab nichts zu meckern. Und es immer und jedem nach seinem Geschmack recht zu machen, erwartete im Allgemeinen vom Koch sowieso keiner. Im anderen Fall artete das Erarbeiten des Speiseplanes in zeitraubende Diskussionen aus, wenn es dem Koch partout neu war, dass sich ein Gericht nach drei Wochen nicht unbedingt wiederholen müsse. War die Last frisch gefüllt, sollte diese Messlatte für einen Koch mit Facharbeiterprüfung nicht zu hoch gewesen sein. Ein einfallsloser Koch, ein gewisser „Lothi“, äußerte sich dazu so: „Der andere hat auch nichts anderes bestellt“. Dem konnte ich nur entgegenhalten, dass man aus

Steinen ein Haus, aber auch nur lediglich eine Gartenmauer bauen kann. Es kam auch auf das Geschick und die Fantasie an. So hat irgendein Koch, der Not in seiner Last gehorchend, eben mal eine „Toreroschnitte“ erfunden. Und die kam auch bei der Crew an.

Bezeichnenderweise brachte es „Lothi“ auch fertig, von den 300 Valutamark, die er als persönliches Reisehandgeld bekam, Waren für 300 VM auf seinem Zollzettel aufzulisten und obendrein 300 VM in Devisen einzuführen und zu deklarieren. Diese ausgemachte Blödsinnigkeit habe ich ihm als Handgeldverwalter nicht abgestempelt. Es reichte, wenn er die Besatzung um ihre Verpflegung betrog. Leider zu spät bemerkt. Der Koch wurde auf einer öffentlichen Sitzung der KK durch Kapitän F. noch in Schutz genommen. Verständlich, wie sich später herausstellte. Beim Alten stapelten sich im Schlafrum Kartons mit Haifischflossensuppe, Shrimps und anderen asiatischen Spezialitäten.

Solche „ehrlichen“ Köche gab es immer wieder mal. Es war ja bares Geld im Spiel. Das verlockte. Bei einem Koch auf der NIENBURG musste sogar die Büchse Kaffeesahne nach Reiseende bezahlt werden. Nun, die gebratenen Hähnchen nach 21 Uhr für die Schiffsleitung bzw. der vollgestaute Trabant der Ehefrau mussten bei zwei Heimfahrten nach P. ja irgendwie ausgeglichen werden. Da tat es ihm überhaupt nicht weh, dass er Genosse war, ein typischer „Löffel“-Kommunist.

Einige Köche waren sauer, wenn ich auf See die Generalentschuldigung „Änderungen vorbehalten“ nicht unter den Speiseplan schrieb. Warum auch, ein Schiffshändler wäre nicht unerwartet auftaucht.

Auf MS NORDHAUSEN hatte der Koch eine Vorliebe für Eier. Da konnte ich es mir nicht verkneifen, unter seinen Speiseplan „Was für eine Woche, Ei, Ei, Ei ...!“ zu schreiben.

Auf MS MALCHOW hatte der Koch überhaupt nichts mit Fisch im Sinn. Auch damit musste Hein Seemann leben. Und er überlebte es.

Oft gewann man den Eindruck, dass der DSR-Ur-Koch die Woche fest verplant hatte und der Seemann an Hand des Speiseplanes erkennen sollte, welcher Wochentag bzw. welche Tageszeit gerade anlag. Mittwochabend: Eintopf, Donnerstag und Sonntag Früh: Eier nach Wahl, Freitag Mittag: Fisch, usw. Viele denkbequeme bzw. durchschnittliche Köche und Besatzungsmitglieder haben das so übernommen oder akzeptiert. Ein Indiz dafür war bei so manchem Koch sein erster, mit der KK noch unabgesprochener Speiseplan, auf dem am Montag zum Frühstück Bockwurst, Bratigel, Currywurst oder Wurstgulasch erschienen. Erst recht ging die innere Warnleuchte an, wenn diese Frühstücksgerichte alle schon in der ersten Woche der Reise auftauchten. So einen Kombüsen-Chef durfte man nicht ohne Kontrolle agieren lassen. Ein mittlerer Protest setzte beim Koch ein, als auf dem unklimatisierten MS FRIEDEN in den Tropen 1968 dafür plädiert wurde, den sonst obligatorischen Eintopf am Sonnabend Mittag erst am Abend zu bringen. Mittags gab es dann ein etwas „kälteres“ Gericht wie z.B. Bockwurst mit Salat. Nach anfänglichem Gemurmel wurde das sogar von einem altgedienten und mit allen sauberen und schmutzigen Wassern gewaschenem Purser akzeptiert. Zu der allgemeinen Hitze und Luftfeuchtigkeit musste man nicht auch noch unbedingt ein heißes Essen haben. Das traf besonders für die zu, die mittags an Deck aßen.

Zu Zeiten, wo noch keine portionierte Rohware geliefert wurde, hatten Köche die zusätzliche Arbeit, Rinder- und Schweinehälften zu zerlegen, zu sortieren und zu portionieren. Das gleiche traf auf das Gemüse zu. Ein engagierter Koch wie Werner Ziemendorf tat das zu Beginn der Reise gern. Er hatte so für die einzelnen Mahlzeiten seine kalkulierbare Rohware. Ein Reisedauer bedingter Schwund trat damit nicht mehr auf. Das wirkte sich auf Quantität und Qualität der Mahlzeiten aus. Es beeinflusste die Abrechnung positiv und er hatte für den Rest

der Reise ganz einfach seine Ruhe in der täglichen Arbeit. Das Plus am Reiseende ergab sich da von selbst.

Ein anderer Typ von Koch versuchte seine Abrechnungsbilanz zu halten, indem er alle Reste in Büchsen aufbewahrte und in der Last einfro. Gut, eine Hausfrau wirft auch nicht alles weg. Wenn aber diese Sammelleidenschaft in der Gemeinschaftsverpflegung zu viel wird, kann es gesundheitliche Auswirkungen haben. Verständlich, dass er von der Intervention der KK nicht gerade erbaut war.

Auf MS FREYBURG hatte die Besatzung großes Glück mit ihrer Kombüsencrew. Koch Reiner Schmidt (Konio †) und Bäcker Raimund Sprenger (Sprengel) waren ohne Qualitätsverlust gegeneinander austauschbar. Das war auch für sie persönlich von Vorteil. Bei Bordpartys konnte einer von beiden durchfeiern. Früh merkte man nicht, wer die Brötchen gebacken hatte. Was Wunder auch. War der Koch doch gelernter Bäcker- und Konditormeister, der bei der Volksmarine kochen lernen musste und bei der DSR seinen Facharbeiter als Koch ablegte.

Anders dagegen Bäcker E. auf MS FRIEDEN, 1968, der sich mit seinem Koch überhaupt nicht verstand. Da wurde schon mal aus Gehässigkeit in die fertige Mahlzeit unmittelbar vor dem Servieren im unbeobachteten Augenblick eine Handvoll Salz in den Gulasch geworfen. Das Gemaule der Besatzung fing sich der Koch ein.



Koch Werner Ziemendorf und Bäcker Frank Richter, MS NIENBURG (1977)

Im Spektrum der Köche tauchten auch welche auf, die Freude bei ihrer Arbeit empfanden. Da hatte die Besatzung in der Regel nichts zu meckern. Koch Ziemendorf besaß eine Vorliebe für kalte Buffets an Feiertagen. Bei deren Vorbereitung, Zusammenstellung und Aufbau konnten die Stewardessen als künftige Hausfrauen viel lernen, wenn sie wollten. Koch Rainer Schüller, MS MAGDEBURG (II), veranstaltete feiertags einen „Restaurantabend“, wo jeder nach Karte bestellen konnte. Dahinter verbarg sich eine Menge Arbeit. Koch Linke



Buffets vom Koch Stefan Linke (1988)

auf MS ROSTOCK zeichnete den Stewardessen auf, wie sein Essen auf dem Teller anzurichten war. Das Auge isst bekanntlich mit.

Bei einigen Köchen war es üblich, dass ein Geburtstagskind zwischen einer Bowle für die Abendparty oder einer Torten- oder Kuchentafel für den nachmittäglichen Kaffee wählen konnte. Andere Köche



besorgten sich an Land Därme und produzierten Thüringer Bratwürste zum Grillabend und andere Wurstwaren selbst. Oft verbargen sich hinter diesen Köchen gelernte Fleischer.

Interessant wurde es mit dem Können und dem Einfallsreichtum, wenn die Last „ausgepflegt“ war. Die Verkaufsübergabe der MAX REICHPIETSCH auf Reede Wusan (Shanghai) verzögerte sich im März 1986 täglich. Speiseplan war schon lange kein Thema mehr. Gelegentlich kam ein Schlepper vorbei und brachte wieder mal eine Tasche voll Frischproviant. Es war schon erstaunlich, was Koch Bretschneider aus den Resten der Trockenlast und einigen Konserven so zauberte. Nach Übergabe wurde die Besatzung durch den Käufer zu einem opulenten Essen im Parkhotel geladen. Es entschädigte für die ertragene „Fastenzeit“. Man sollte es nicht glauben, auch die aufgetafelten Hühnerfüße auf dem Tisch mit drei Etagen schmeckten. Ich probierte sie aus Neugier. Das Essen im Parkhotel endete mit Peking-Ente. Nach dieser gemachten Erfahrung konnte man einem Koch sagen, dass die Speisenvielfalt nicht am Bockwursthorizont enden muss.

MS FREYBURG hatte 1973 durch die Monsunzeit in Indien und Pakistan übermäßigen Fahrplanverzug. Das wirkte sich auch auf den Bestand in den Lasten aus. Es wurde zunehmend „leerreicher“. Trotzdem wurde volles Programm weiter gekocht. Da gab es eben mal ein Frikassee aus Froschschenkelfleisch. Alle Welt rätselte beim Verzehr, woraus das sein könnte. Konio verriet es nicht. Dafür verklarte er der Crew später, dass sich die Ankunft Rotterdam um keine weitere Woche hätte verschieben dürfen. Die Lasten waren leergefegt!

Auch einfallsreiche und besonders arbeitsfreudige Bäcker waren an Bord zu finden. Bei ihnen wechselte das Sortiment an den „Brötchentagen“ Dienstag, Donnerstag und Sonntag.

Gewiss, alle Bäcker werden mehr als nur Brötchen zuwege gebracht haben. Es war eben eine Frage des Interesses und des Aufwandes. Bäcker Reinhold auf MS NIENBURG lud zu Beginn der Reise zu einer Brotverkostung mit zehn Sorten ein! Nach dem Urteil der Besatzung wurden dann die vier besten im Wechsel auf der Reise gebacken. Das war ganz das Gegenteil zu einer Bäckerin auf MS RÜGEN (Juli 1971), die ihre Ausbildung vermutlich in einer Großbäckerei absolviert hat. Ihr Gesellenstück hatte wohl darin bestanden, einen Sack Mehl in den Trichter zu schütten. Den Koch nach sechs Wochen auf frisches Brot angesprochen, bekam Hein Seemann zur Antwort, dass er froh sein könne, noch Rostocker Brot essen zu dürfen. Das Brot seiner Kollegin könne getrost als Werg zum Abdichten benutzt werden. In den Augen der Reederei war die Stelle in der Musterrolle allerdings besetzt.

Eine Besonderheit fiel über die Jahre auf. Köche, die reisemäßig nur brauchbarer Durchschnitt waren, erinnerten sich an ihre Lehrzeit und liefen zur Hochform auf, wenn sie den Auftrag bekamen, eine hochoffizielle Party auszustatten, wofür die Rechnung nicht zu Lasten der Besatzung ging. Indirekt hatte es die Besatzung dann doch zu tragen. Für das Buffet wurde in den Lasten regelrecht gewildert und die Vielfalt der Speisen schränkte sich danach ein.

Die Verpflegung auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT unterschied sich sehr von der Verpflegung auf einem Frachter. Das war aber normal, weil die Passagiersversorgung sich noch um einiges von der Besatzungsverpflegung abhob. So fielen für die 0-4-Wache aus der First-Class-Küche, die für die Bar- und Restaurantbesucher noch agierte, Leckereien ab. Es war kein Problem zu Wachbeginn einen halben Broiler zu verspeisen, sofern man Appetit darauf verspürte. Zu Silvester wurden der Brückenbesatzung Kaviareier serviert. Auch ein Nachschlag davon war kein Problem. Nach vier Wochen Einsatz auf der V1 zeigte sich das Problem woanders. Auf der Waage!

Einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Verpflegung besaßen Kapitäne. Das galt im positiven wie im negativen Sinne. Sehr positiv war es, wenn ein Kapitän bei Fischern aufstoppte und für den übernommenen Fisch auch noch die „Bezahlung“ aus seinem Repräsentationsfond übernahm. Auf MS MULDE kamen 1970 so drei Korb Fisch bei der Ansteuerung Esbjerg an Bord. Am nächsten Morgen gab es nicht nur Eier nach Wahl, sondern Frühstück nach Wunsch.

Auf dem westafrikanischen Schelf wurde 1969 von der RONNEBURG ein Rostocker „Fisch“-Wissenschaftler zur Heimreise übernommen, der sich zusammen mit drei Körben Thunmakrelen anliefern ließ. Sie wurden achtern geräuchert und konnten mit jedem Strandbudenverkauf in heutiger Zeit mithalten.

Negativ wirkte sich aus, wenn ein Master verfügte, von dem für Frischproviand zur Verfügung stehenden 800 VM die Hälfte für Lachs auszugeben.

Arg an dessen Hoheitsgefühl musste es kratzen, wenn der SGLer, in diesem Falle meine Person, Einspruch beim Kapitän einlegte, weil der die Wunschliste der Handelsvertretung in Madras (REICHPIETSCH, März 1971) für Produkte aus heimatlichen Gefilden aus den Bordreserven komplett und bis zum letzten Kilo erfüllen wollte.

Es machte sich auf die Verpflegung positiv bemerkbar, wenn der Kapitän sein Einverständnis gab, dass der Koch im Hafen ohne Vertragshändler selbst auf dem Markt einkaufen konnte, z. B. in Ventpils, um in aller Morgenfrühe Körbe mit leckeren Pfefferlinge für die Besatzung der SCHWARZHEIDE (I) zu beschaffen.

In Mersin lieferte der vom Makler beauftragte Schiffshändler im Oktober 1970 tatsächlich mit dem Handwagen an. Das reichte nicht für die Versiegelung nach Rotterdam. So wurde jeder Landgänger vergattert, per Einkaufstasche auf dem Markt einzukaufen. Das war einfach,

weil es dort feste Preise gab. Einer brachte Tomaten, ein anderer Porree usw. mit. Das wurde dann mit einer „Schiffsquittung“ gegenüber der Wirtschaftsabteilung abgerechnet. 1992 haben auf MS COTTBUS Koch Beier und ich mit PKW-Unterstützung durch die Agentur auf dem Markt in Luanda eingekauft. Das für schlappe 60 US-Dollar eingehandelte Gemüse reichte für die nächsten Wochen!

Bei solchen Einkäufen wurde immer wieder sehr deutlich, wie Schiffshändler und Reeder an der Verpflegung der Schiffsbesatzungen sich dumm und dämlich verdienten bzw. auf schäbigste Weise mitverdienten.

Und die Besatzung war auch nicht träge, wenn eine Chance darauf bestand, zur Bordverpflegung etwas beizusteuern. Auf MS NIENBURG wurde im Januar 1978 eine größere Menge Tee der Qualitätsstufe „Lukenfegsel“ von Calcutta nach Port Sudan verschifft. Beim Löschen fiel schon mal eine ganze Hiev ins Wasser. Da der Schaden nicht talliert wurde, wurden auch drei Kisten aus der Luke beim Koch eingestaut. Er revanchierte sich für den zusätzlichen Inventurbestand mit einem weiteren Grillabend. Grill- oder Räucherabende waren immer eine willkommene Abwechslung in der monatelangen Speiseroutine.

Holländische Ablader von Kühlladung (Geflügel) deponierten gleich von vornherein drei bis fünf Kartons in der Kombüse. Nach Abgang Westeuropa Dezember 1983 duftete es auf MÜHLHAUSEN dann abends oft ganz lecker durch die Gänge. Dafür standen zusätzlich beschaffte Grills zur Verfügung.

Auch asiatische Ablader ließen sich nicht lumpen. 1971 übernahm MS RONNEBURG in Penang/Malaysia tiefgefrorene Thunfische für Japan. Eine reichliche Kostprobe landete überraschend und das mehrmals als Steak auf den Tellern der Besatzung. So ließ sich's leben.

Das Agieren in der KK bezog sich nicht nur auf die Gestaltung des Speiseplanes. Neben seinem eigentlichen Job war der II. Nautische Offizier bekanntlich noch für die Bereiche Schiffsicherheit, Arbeitsschutz, Hygiene und Gesundheitspflege verantwortlich. MS NIENBURG 1972: Bei einem nachmittäglichen Schwatz während der 12-16-Wache mit dem II. NO monierte Kapitän Zwoch (t) das Niveau in der Mannschaftsmesse. „Da kommen Leute mit Latschen und noch dazu barfuß zu den Mahlzeiten, diese Bekleidung kann man in der Kammer tragen, Offiziere oder Ingenieure, die zu bequem sind, sich für die Mahlzeit umzuziehen, essen in der Mannschaftsmesse“, usw. Zufälligerweise mit von der Partie beim Schwatz entgegnete ich dem Master, dass ich mich bei dem „Baubuden“-Niveau in der M-Messe genau so verhalten würde. Zu Hause würden ich und vermutlich die Mannschaft auch nicht von „Grünrand“-Geschirr, auf Wachstuchdecke serviert, speisen. Wenn wir das Niveau verbessern wollen, dann sollten wir zuerst einmal auf weißem Tischtuch „Goldrand“-Geschirr aus der Offiziersmesse eindecken lassen. Des Weiteren sollte zusätzlich Zeit zum Duschen für die Mittagspause eingeräumt werden. Dann würden sich die Leute anders verhalten und dem Letzten könnte man es stecken, falls er es nicht von allein begriffen hat.

Auf der nächsten Bordversammlung wurde die Entscheidung des Kapitäns kundgetan. Fortan wurden in der M-Messe Besatzungsmitglieder nicht mehr bedient, die keine ordentliche Anzugsordnung hatten. Wer sich zur Mittagsmahlzeit nicht umzog, konnte sich sein Essen am Kombüschenschott abholen und auf Kammer essen. Es funktionierte. Experiment geglückt.

Mehr aus Jux banden E-Ing. Hildisch (t) und ich uns zur *coffee-time* einen Schlips um. Jeden, der ohne kam, belegten wir, ob er sich denn nicht für vier Hongkong-Dollar einen Schlips leisten könne. Nach drei Wochen hatten wir es geschafft. Alle Offiziere erschienen mit Hemd und Schlips. Nach weiteren drei Wochen wurde es dem Kapitän zu bunt. „Wegen einer Stunde *coffee-time* binde ich mir keinen Schlips mehr um. Ab sofort wird nach dem

Kaffee nicht mehr gearbeitet. Wir nutzen die Zeit bis zum Abendbrot für Schulungen und Unterhaltungen. Außerdem leisten die Offiziere reichlich Überstunden. Das kann ich jederzeit verantworten." Neuaufsteiger stutzten anfangs, befanden diese „Sitten“ dann doch für gut. Die geglückten Experimente dauerten so lange an, wie die wichtigsten Initiatoren an Bord blieben.

Nach dem politischen Umbruch und dem Einzug anderer Denk- und Verhaltensweisen wurde auch die KK als „sozialistischer Schnickschnack“ abgeschafft. So lange noch ein gedienter DSR-Koch, der wusste wo es lang ging, an Bord war, hatte das alles keine spürbaren Auswirkungen auf die Besatzung. Meine Mitarbeit oder den Vorsitz in der KK hatte ich immer engagiert wahrgenommen. Nicht immer zur Freude derer, die es betraf. Auf meiner letzten Frachter-Reise sollte ich vom Schutzheiligen der Köche, falls es so einen gibt, dafür abgestraft werden. In Bremen stieg für den deutschen Koch, der noch die Proviantbestellung für die Reise gemacht hat, der Philippino Macuja auf. Die Erwartungshaltung war sehr hoch. Am ersten Morgen seiner kulinarischen Tätigkeit zog ein überaus appetitanregender Duft durch die Gänge. Das was dann auf dem Teller kam, war blanker Verrat an der asiatischen Küche. Zumindest an der, die so mancher Seemann zuvor kennen gelernt hatte. Der Philippino kannte keinen Speiseplan. Das musste ihm erst noch beigebracht werden. Die Woche begann nicht mit den jahrelang schief angeschauten Frühstückssnacks wie Bockwurst, Bratigel, Wiener Würstchen oder Wurstgulasch. Schön wär's gewesen. „Plain rice with egg“ eröffnete den Wochenreigen. Das war nackiger Reis mit einem Ei! Gut, dass Weißbrot da war. Wildfleisch war ihm völlig unbekannt. Es war alles nur *meat*. Von Lagerhaltung besaß er nicht die leiseste Ahnung. Die Möhren blieben in ihren Plastiksäcken und waren durchs Schwitzwasser nach 14 Tagen vergammelt. Simpler, abgebackener Teig mit Butter beschmiert stellte seine Backkunst dar. Dieser miserablen Bordversorgung stand das vom neuen Eigner veröffentlichte Leitbild eines Mitarbeiters gegenüber. Engagement wurde eingefordert. „Aber nicht bei dem Fressen“, so Hein Seemann. Mit diesem Koch war leider auch die Wende auf dem Teller des ehemaligen DSR-Seemannes eingetreten. Mir half es ein wenig, den zwangsweise verordneten Abgang von der Seefahrt seelenverträglicher zu akzeptieren.

Eine endgültige Bestätigung fand diese Erkenntnis während eines kurzen Einsatzes auf MS PHAROS der Reederei F. Laeisz Hamburg, dem neuen Eigentümer von DSR. Trotz eines österreichischen Kochs riss mich die Verpflegung nicht vom Hocker. So mancher DSR-Seemann, der übers Essen maulte und die Antwort bekam: „Wir sind doch nicht bei der HAPAG!“, kann froh sein, während seiner Seefahrt DSR-mäßig versorgt worden zu sein. Ganz im Gegensatz zum überwiegenden Teil anderer deutscher Schiffe, auf denen nur noch die Flagge, der Schäferhund und bestenfalls der Kapitän deutsch sind. In Busan besuchte im November 1992 ein solcher Kapitän den Koch auf der ERFURT und staubte Käse und andere urdeutsche Lebensmittel ab. Wer weiß, wie es dem mit seinem ausländischen Kombüsen-Mitarbeiter ergangen ist. Ob seine Wünsche auch von einem Schiff mit Heimathafen Hamburg so großzügig erfüllt worden wären?

Das waren einige Reminiszenzen über markante Gesichter in den Kombüsen und Umstände bei der Verpflegung der Besatzung über 89 Reisen. Und was ist mit dem Rest? Alle und alles verschwunden in der Schublade der Erinnerungen mit der Aufschrift: Gesichts- und geschichtslos gewesener oder gewordener Durchschnitt.

Jeder DSR-Seemann wird ähnliche Erfahrungen mit der Bordverpflegung gemacht haben. Dazu kann nur eingeräumt werden: Jeder mache sich seinen eigenen Reim.

In der Kombüse

Als ich 1962 im Spätsommer von der Deutschen Seereederei Rostock die Zusage für eine Einstellung bekam, freute sich mein Vater ganz gewaltig, denn er wollte so um 1929 herum auch zur Handelsmarine. Ihm war es nicht vergönnt, denn unter 21 Jahre war man damals noch nicht volljährig, und die Eltern entschieden dagegen.

Da nun ich alle Hürden der Einstellung genommen hatte, war diese Mitteilung für die ganze Familie ein freudiges Ereignis.

So fuhr ich nach Rostock. Ich sollte als Kochsmaat Fleischer gemustert werden. Doch so schnell, wie ich mir das dachte, ging es dann doch nicht, denn mein Schiff war noch nicht da, also noch nicht eingelaufen. So wurde ich mit einigen weiteren Landratten zum Umzug der Reederei in das nagelneue „Haus der Schifffahrt“ eingeteilt. Das alte Dienstgebäude lag etwa knapp 100 Meter davon entfernt, ebenfalls in der Langen Straße, bekannt als Wasserstraßenamt Stralsund. Heute steht dort unter anderem die Warnow-Apotheke.

Endlich, so etwa Ende Oktober 1962, war „mein Schiff“ MT SCHWEDT in Wismar eingelaufen. Als ich zur Kaderabteilung kam, um meinen Heuerschein abzuholen, fragte mich die Kaderleiterin, ob ich auch als Messesteward fahren würde? Ich erkundigte mich nach diesem, meinem neuen Aufgabengebiet und sagte zu. Der Grund dieser Entscheidung lag darin, dass die Tanker damals fast ausnahmslos die so genannte „Rote Linie“ fuhren, immer nur Wismar – Batumi oder Tuapse an der sowjetischen Küste des Schwarzen Meeres. Da aber die SCHWEDT plötzlich eine Charterreise nach Le Havre und Rouen in Frankreich bekam, hatte sich der Fleischer, den ich wegen seines Urlaubes vertreten sollte, anders, also für die Charterreise entschieden.

Endlich konnte meine Seefahrt beginnen.

Am gleichen Tag musterte mit mir auch Günter M. aus Halle als Maschinen-Assistent an, mit dem ich mich etwas anfreundete. In der Biskaya haben wir dann auf Anhieb eine gute 9 bekommen, die bis Gibraltar anhielt. So haben wir gleich richtig abgekotzt. Ich hatte mich aber nach einem Tag relativ gut erholt und habe seither bis zum heutigen Tag nicht mehr unter der Seekrankheit zu leiden. Meinen Freund Günter hatte es aber richtig erwischt. Er wollte kündigen. Als wir dann wieder gutes Wetter bekamen, zog er die Kündigung zurück. Wie ich später erfuhr, hat sich dieser Vorgang öfters wiederholt. Er erzählte mir, dass er so darunter gelitten hatte, dass er zum Kapitän auf die Brücke ging und ihn fragte, ob er absteigen könne, um dann von Batumi über eine Strecke von 3600 Kilometer mit dem Zug nach Hause fahren zu dürfen. Die Seekrankheit hat ihm immer übel mitgespielt, aber er war sehr tapfer und ist doch längere Zeit bei der Seefahrt geblieben.

Die Schwarzmeerreisen waren immer so um die fünf Wochen lang und man konnte gut planen. Als wir allerdings nach dieser Reise mit der SCHWEDT in Wismar auf Reede ankamen, konnten wir nicht an die Pier im Ölhafen gehen. Nachts hatte der Wind gedreht, und plötzlich waren wir auf Reede vom Eis eingeschlossen. Es gab kein Entrinnen, denn die darauf folgenden Tage wurde es zunehmend kälter bis minus 19 Grad, und wir lagen und lagen. Inzwischen kam bei der Besatzung etwas Unmut auf. Die Einklarierung ließ auf sich warten. Der Proviant wurde auch knapp, besonders die Kartoffeln. Endlich schafften die Zollbehörden doch die zirka zwei Kilometer übers Eis zur Einklarierung an Bord. Am nächsten Tag war strahlender Sonnenschein, aber klirrende Kälte, und die ersten Besucher kamen von Land zu uns gewandert.

Der Zimmermann baute einen Schlitten und eine etwa sechsköpfige Truppe machte sich auf das Eis, um Post mitzunehmen, aber vor allen Dingen Kartoffeln und etwas an frischem Gemüse an Land einzukaufen.

Die Losgeschickten hatten zwar eingekauft, aber alles bei dieser Kälte auf dem Schlitten gelassen, während sie sich etwas länger in einer Gastwirtschaft aufwärmten. Und so verging Stunde um Stunde. Die Einkäufer ließen auf sich warten. Umso erfreulicher war der Moment, als die Vermissten endlich gesichtet wurden. Man brauchte aber kein Fernglas, um mitzubekommen, dass sie alle eine doch sehr merkwürdige Gangart besaßen. Das Eis war sehr glatt und teilweise auch zu Schollen zusammengeschoben, und es gab jede Menge aufgeschlagene Knie, Ellenbogen und zerrissene Kleidung. Aber schlimmer war der kaputte Schlitten mit den darauf befindlichen zu Stein gefrorenen Kartoffeln samt dem restlichen Einkauf. Wie das an Bord aufgenommen wurde, kann sich jeder vorstellen.

Am nächsten Tag wurde eine neue Expedition losgeschickt mit einem deutlich stabileren Schlitten und unter Aufsicht eines zuverlässigen Schiffsoffiziers. Sie sind zwar zum Aufwärmen auch kurz eingekehrt, waren aber doch relativ schnell mit frischem Proviant zurück, und endlich gab es wieder Kartoffeln. Nach den Schilderungen der zweiten Truppe erfuhren sie durch den Gastwirt von einem sagenhaften Getränkekonsum des Vortages.

Nach mehreren Wochen Eisreede haben wir dann doch noch unsere Ladung gelöscht und endlich, nachdem mich der Fleischer eingewiesen hatte, fing ich als Kochsmaat Fleischer an zu arbeiten und fühlte mich auch gleich richtig wohl.

Wenn ich rückblickend an die damalige Proviantübernahme denke, kann ich nur mit dem Kopf schütteln. Fleisch wurde nur als Grobsortiment angeliefert, das heißt halbe fette Schweine, Rinderviertel, zum Teil auch sehr fett, und mit einem Gewicht von etwa 70 Kilo. Und damit auf dem Rücken drei Niedergänge runter in die Fleischlast! Heute kann ich alles bestellen in gewünschter Abpackung in Stück und Grammzahl, und wenn man will, fertig gefüllte und nach Gramm bemessene Rouladen.

Immerhin fuhren wir mit drei Mann in der Kombüse sowie zwei Messestewards und ein Chefsteward, was heute auch nicht mehr denkbar ist.

Meine zweite Reise ging dann nach Batumi ins Schwarze Meer, dem südlichsten Schwarzmeerhafen der Sowjetunion. Vorher bekamen wir einen neuen Bäcker aus Erfurt. An Bord stand zwar ein moderner Backofen, aber der Bäcker hat gleich das erste Brot samt Kastenform außenbords geworfen. Es schien, als könne er mit dem Hafenbräu nicht so richtig umgehen. Sonntags und am Donnerstag zum Seemannssonntag gab es ja immer Kaffee und Kuchen. Hier war unser Bäcker erneut gefordert. Die frischen Brötchen waren maximal so groß wie Kiwis und der Blechkuchen war immer so flach und unten schwarz, sodass man annehmen musste, er hatte gleich das Blech mit aufgeschnitten. Der Höhepunkt seiner Leistungen gipfelte im Folgenden: Die Decksgang hatte im Mittelmeer mit dem Wetter Glück und konnte in einem Durchgang das gesamte Tankhauptdeck pönen. Kurz darauf schüttete der Bäcker eine große Schüssel mit Zwiebelschalen außenbords. Dabei stand er zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort. Wir hatten achterlichen Wind – und schon wehten die Zwiebelschalen auf das frisch gepönte Deck. Der äußerst akkurate Bootsmann knöpfte sich den Bäcker vor. Dieser rannte plötzlich in die Kombüse und kam mit einem großen Fleischermesser zurück. Was für ein Theater! Die Crew stellte ihn, und so hatte der Bäcker für immer ausgebacken.

Zur damaligen Zeit, so um 1963, nahm die Schiffstonnage bei der DSR rasant zu und Wirtschaftspersonal war knapp. Die Kaderabteilung hatte wohl bei der Einstellung des Bäckers nur im Kopf des Bewerbungsschreibens den Firmenstempel einer Großbäckerei gelesen. Später stellte sich nämlich heraus, dass unser Bäcker nur ein halbes Jahr Lehrling gewesen war. Weil ihn sein Meister angeblich so schlecht behandelt hat, fing er in einer Großbäckerei als Beifahrer an.

Als ich aus meinem ersten Urlaub wieder zur Reederei kam, bot man mir an, als 1. Koch zu fahren. Ich sagte zu, legte bei der Reederei meine Kochausbildung ab und im Haus Sonne meine Meisterprüfung.

Nachdem ich längere Zeit als Koch auf Tankern gefahren war, wollte ich mich etwas verändern und stieg in die Kümofahrt ein. Aus heutiger Sicht kann ich mit Gewissheit sagen, die Kümofahrt von Wismar via Hamburg nach Hull, Goole, Rochester, London usw. war eine recht familiäre Angelegenheit. Ich habe des Öfteren an Deck mitgeholfen zu pönen, Rost zu klopfen oder Luken dicht zu machen und so weiter. Man kannte ja alle Häfen schon recht bald und die Devisen waren sowieso knapp, vor allem, wenn man mal auf eine größere Anschaffung sparte.

Ich wohnte in Wismar und war Heimschläfer. Als Dankeschön für das Zutörnen durfte ich, falls nichts Besonderes anlag, nachdem ich Frühstück und Mittagessen zubereitet hatte, bereits im Anschluss daran Feierabend machen und von Bord gehen.

Eines Tages lagen wir in dem schönen Städtchen Gent in Belgien und löschten Ladung. Während des Mittagessens in der Messe sprach mich der Kapitän an und sagte zu mir: „Cooki, mach dich nachher landgangsfein, wir gehen beide auf den Markt, Gemüse einkaufen.“

Da wir erst vor kurzem in Wismar Proviant gebunkert hatten, stutzte ich und entgegnete ihm: „Kapitän, Gemüse haben wir doch noch alles!“ Er antwortete: „Cooki, merk' dir mal eines. Wenn der Kapitän meint, wir brauchen Gemüse, dann brauchen wir Gemüse.“

Weiterhin bekam ich noch die Order, dem wachhabenden Matrosen zu zeigen, was es alles zum Abendbrot geben solle, denn der Gemüseeinkauf könne länger dauern.

So begleitete ich den Alten, und der ging sehr zielgerichtet in einen Pup. Dort machte er seine Aktentasche auf und überreichte der Wirtin, ich weiß heute nicht mehr so genau wie viele, einige Flaschen der Marke WEINBLATTSIEGEL. Damit schienen wir unsere Zeche im Voraus bezahlt zu haben, denn wir brauchten uns um nichts mehr zu kümmern. Wir tranken, es war sehr gemütlich, und wir tranken. Es muss wohl sehr spät geworden sein, denn die übrigen Gäste waren alle schon längst gegangen.

Am nächsten Morgen fragte mich der Alte beim Frühstück, wie und wann wir denn an Bord gekommen wären. Ich entgegnete ihm: „Ich weiß das auch nicht mehr so genau, aber die Wirtin und der Taxifahrer haben sich sehr rührend um uns gekümmert.“

Hermann Pöls

Menschen wie du und ich

Wir kamen mit der F. J. CURIE von Westafrika. Das Schiff war voll beladen mit Tropenholzstämmen einschließlich Decksladung. Wir befanden uns weit ab von Land mitten im Atlantik. Abends saßen wir in gemütlicher Runde zusammen und tranken Webs mit Cola. Irgendwann, so zwischen elf und halb zwölf, kam einer auf die Idee, unserer Oberstewardess, die keiner so recht leiden konnte, einen Schabernack zu spielen.

Die Runde, in der wir zusammensaßen, fuhr in der Maschine. Das angepeilte Subjekt unseres Streiches kannte unsere Stimmen. Das hätte sie bei unserem Vorhaben eventuell stutzig machen können. Also holten wir uns einen Matrosen heran. Diesen ließen wir bei ihr anklopfen und rufen: „Frau Beumler (Name geändert), eine Lotsenplatte bitte auf die Brücke!“ Daraufhin sprang sie aus der Kojen, zog sich an und ging in die Pantry. Dort machte sie ein paar appetitliche Häppchen und eine Kanne Kaffee fertig und ging damit zur Brücke rauf. Der Wachoffizier und der Rudergänger waren sehr überrascht. Sie haben sich für diese unerwartete Aufmerksamkeit herzlich bedankt.

Auf dem Motortanker BUNA befand sich die Kombüse auf dem Hauptdeck. Eine Durchreiche führte in die Pantry, die mit der Mannschaftsmesse verbunden war. Der Koch konnte also alles verstehen, was dort nicht gerade leise gesprochen wurde.

Wir fuhren mit einem Matrosen, der zu jeder Mahlzeit in die Messe kam mit den Worten: „Mahlzeit, was gibt es denn heute wieder für einen Fraß?!“

Das wurde dem Koch dann doch mit der Zeit zu bunt. Als es eines Tages Salzkartoffeln mit Schnitzel und Blumenkohl gab und unser Matrose nach seinem Spruch seinen Teller erhielt, begann er, sein ganz toll paniertes und gebräuntes Schnitzel zu zerschneiden. Dabei löste sich die Panade und ein Waschlapfen kam zum Vorschein.

Er warf daraufhin sein Besteck auf die Back und verließ unter lautem Jubel die Messe. Seinen Spruch hat er nie wieder losgelassen.

Wir fuhren bei herrlichem Wetter mit dem Motortanker BUNA durchs Mittelmeer. An Deck war Rostklopfen angesagt. Ein Decksmann, der seine erste Reise machte, bekam Zahnschmerzen, verbunden mit einer dicken Backe. Der Bootsmann schickte ihn zum II. Nautischen Offizier. Dieser überreichte dem Decksmann ein Schmerzäpfchen und riet ihm, sich hinzulegen.

Nach ungefähr zwei Stunden schaute der Zweite nach seinem Patienten und fragte, ob es ihm schon besser gehe. Unser Decksmann aber meinte, dass es ihm noch schlechter als zuvor ginge und er schon gekotzt habe.

Er hatte das Äpfchen gelutscht!

Frank Glass

Gefüllte Ente

Unser Alter, Kapitän Schwarzbach, wurde so gegen 10 Uhr von einem Geruch, der aus der Kombüse kommend in die Messe strömte, automatisch angelockt.

„He, Hanning, das duftet ja hier so in der Messe. Was gibt es denn heute Mittag, wieder mal eine deiner Überraschungen?“

„Nee, nee Blacky, es gibt gefüllte Ente.“

Hanning war mit jedem per DU, war dafür aber mit dem Alkohol noch besser befreundet.



Koch „Hanning“ Hans Stuhlmacher, Kümo FLAMINGO (1985)

Nun fragte Blacky: „Aber Hanning, was riecht denn hier plötzlich so nach Plaste?“

Was war geschehen? Unser Starkoch bereitete wirklich gefüllte Ente im Ofen zu, aber er hatte nach dem Auftauen der Vögel sie zwar gewürzt, jedoch nicht den Plastebeutel mit den Innereien heraus genommen. Ein Glück war gewesen, dass nicht so viele Teile in dem Ofen gleichzeitig Platz fanden. Dadurch war der Verlust nicht ganz so groß.

Von der Kombüse der FRIEDEN in Uwe's German Restaurant/Colorado Springs

Ja, wie kommt ein Wismarer Jung, mitten im sozialistischen Aufbau des ersten deutschen Arbeiter-und Bauern-Staates, an die Rocky Mountains? Das ist eine längere Geschichte, die hier kurz erzählt werden soll.

Zum Beginn meiner Fahrzeit bei der DSR 1967 machte ich gleich eine Indienreise auf dem Typ IV-Schiff FRIEDEN. Wir Neuen mussten zuerst nach Rerik, um die ersten Seemannsschritte zu üben. Der Rettungsbootsmann- und der Feuerschutzlehrgang sollten 14 Tage dauern, aber schon nach einer Woche rief die DSR aus Rostock an, es würden Leute gebraucht, damit die Schiffe auslaufen könnten. Also Klamotten gepackt und zum Dienstantritt nach Rostock gefahren. Wir wurden gegenüber dem Haus der Schifffahrt im Hotel WARNOW in einer für diese Zwecke reservierten Etage untergebracht und warteten danach ungeduldig, dass man uns auf die Schiffe verteilte. Ich blieb zusammen mit einem Kollegen nach vier Tagen immer noch ohne Schiff. Wir dachten schon, die würden uns wieder nach Hause schicken. Schließlich erklärte mir irgendjemand, dass ich wohl zuerst auf einem Kümo fahren müsste, montags in Wismar auslaufen und am Freitagabend wieder zurück in Wismar. Ich staunte nicht schlecht, denn ich wohnte ja in Wismar und hätte dann ohne Weiteres bei Feierabend vom Schiff nach Hause laufen können.

Also rief ich meine Mutter an und verkündete ihr die „freudige“ Nachricht. Sie war erleichtert, dass es ihr Junge mit der Seefahrt erst mal nicht übertrieb.

Zwei Tage später kam ein Mitarbeiter der DSR herüber ins Hotel und sagte zur mir: „Pack schnell deinen Koffer, ich fahre dich in den Überseehafen. Wir brauchen dringend einen Koch auf der FRIEDEN.“ Was wusste ich schon, was die FRIEDEN war und wohin es ging.

Als wir dort ankamen, musste ich sofort meine Klamotten in die Kammer werfen und mit anfangen, den Proviant zu verstauen. Der lag ungeordnet vor den Lasten. Dabei fiel mir auf, dass es eine Unmenge an Proviant war, und ich fragte mal so nebenbei: „Wer soll das denn alles essen?“ Die Antwort meiner beiden damaligen Kollegen in der Kombüse war: „Na, um 57 Leute sechs Monate lang durchzufüttern, brauchen wir das.“

Ich fiel erst mal aus allen Wolken, dass die Reise so lange dauern würde und nach Indien führte. Nicht einmal meine Mutter konnte ich mehr informieren. Ich holte das aus Hamburg nach mit folgendem Gruß: „Mutti, aus dem Wismar-Job wurde nichts, ich bin auf dem Weg nach Indien und komme nach sechs Monaten wieder.“ Meine Mutter sagte dazu später, sie musste die Karte zehnmal lesen, um deren Inhalt richtig zu verstehen.

Nun kam eine der schwierigsten Zeiten in meinem Leben. Das Kochen an Bord und der Tagesablauf waren ganz anders, als ich es an Land in meinem Beruf gelernt hatte. Die Reise führte nach Bombay, Cochín, Madras und Calcutta. Auf der Rückreise wurde Expeller in einem Reedehafen nördlich von Bombay geladen. Was dort abging hatte ich in meinem Leben zuvor noch nicht gesehen. Für etwa zehn Tage quartierten sich rund 100 Inder an Bord ein. Der mitgebrachte „Koch“ fischte den ganzen Tag, um das Abendessen der Arbeiter sicherzustellen. Ein Hängeklo wurde am hinteren Schanzkleid angebracht. Wir nannten es den India Donnerbalken. Die Arbeiter hievten dann mit unseren Ladebäumen die Expellersäcke aus den ankommenden Schuten. Das war eine harte Arbeit bei rund 45 Grad im Schatten und 100% Luftfeuchtigkeit. Nachts schliefen die Arbeiter für sieben bis acht Stunden an Deck. Diese erste Reise werde ich in meinem ganzen Leben nicht vergessen.

Die nächste Reise führte mit der FRIEDEN nach Kuba, immer noch mitten in die US-Blockade hinein. Wir wussten damals nicht, was bei uns an Deck geladen war. Alles war gut verpackt.

Es sah aus wie lange Röhren mit russischer Beschriftung drauf. Heute wissen wir, dass auch die FRIEDEN zum Frieden in der Welt beigetragen hat.

Als wir uns Kuba näherten, wurden wir aus der Luft von tieffliegenden Flugzeugen und Hubschraubern aus den USA „begutachtet“. Die kamen so tief über das Schiff geflogen, dass wir genau beobachten konnten, wie aus den Öffnungen gefilmt wurde. Die Crew hat dann auch manchmal gewinkt. Wir durften nicht zurück winken, laut Befehl vom Kapitän.

Dann lagen wir schließlich in Havanna und unsere angeblichen kubanischen Freunde mochten uns offensichtlich nicht. Sie riefen oft hinter uns her: „Russky, Russky, go home.“ Diese Reise langte mir als Freundschaftsreise zu den „Verbündeten“.

Als wir wieder in Rostock ankamen, reichte ich meinen ersten Urlaub ein. Der wurde sogar genehmigt. Allerdings musste ich vorher noch als „Springer“ an Bord bleiben, weil die, welche wieder mitfuhren, nach Hause zum Ausruhen entlassen worden waren.

Das war so etwa Anfang Dezember 1967, und zwei Tage vor Weihnachten erhielt ich ein Telegramm aus Rostock, dass ich am 23. Dezember in der Warnowwerft antanzen müsste, um die brandneue NAUMBURG mit zu übernehmen. Also ab nach Rostock. Während der vergangenen zwei Reisen hatte ich „vergessen“, mir die Haare schneiden zu lassen, sodass ich dort wie ein Hippie ankam. Auf der Warnowwerft wurde das neue Schiff zunächst von außen und innen bestaunt. Es war ja schließlich ein modernes XD-Schiff.

Die Indienststellung nahm etwa zehn Tage in Anspruch. Neujahr wurde in der Werft auf dem obersten Deck gefeiert. Dort lernte ich auch meine zukünftige Frau Petra kennen, die als Stewardess gemustert war und aus Karl-Marx-Stadt stammte.

Wir fuhren acht Jahre lang zusammen auf DSR-Schiffen. Im Nachhinein sagen wir immer wieder, dass es zwar sehr schwer war, während großer Rundreisen über die Dauer von bis zu 185 Tagen hintereinanderweg zu arbeiten, aber wir konnten die Welt sehen, was den restlichen 17 Millionen nicht vergönnt war.

An Bord der NAUMBURG wurde ich sogleich verdonnert, die Patenschaftsarbeit mit der Stadt zu übernehmen. Das führte zu herzlichen Zusammenkünften auf unserem Schiff in Rostock und wir wurden auch nach Naumburg eingeladen. Die dortige Standesbeamtin wollte uns sogar mit großem Trara trauen, aber wir haben dankend abgelehnt.

Gleich während der ersten Reise machte MS NAUMBURG ein wenig Geschichte. Wir passierten den Suezkanal und im Indischen Ozean erhielten wir die Nachricht, dass der 7-Tage-Krieg begonnen habe und der Suezkanal dicht sei. Bumm. In Indien mussten wir dann erfahren, dass unsere Heimreise höchstwahrscheinlich um das Kap der Guten Hoffnung führen würde, allerdings erst drei Monaten später. Dann ging die Runde, dass der Treibstoff zu Ende gehe, wir in Indien aber nicht bunkern könnten. Als die Rückreise heranrückte und feststand, die Route ums Kap zu nehmen, setzte der Alte einen Funkspruch nach Rostock ab, um zu erfahren, wo er Schweröl bunkern dürfe. Die Antwort lief darauf hinaus, es in Kenia zu versuchen. Dort wurde nur abgewinkt. Dann kam Singapore ins Gespräch. Auch die lehnten ab, und siehe da, das Apartheidregime in Südafrika sagte sofort zu, uns Treibstoff zu verkaufen. Wir freuten uns riesig auf Durban, denn wir müssten etwa vier Tage auf Reede bleiben, um der Reihe nach bedient zu werden. Juhu!

Wir machten schon alle Pläne, uns am Strand von Durban in der Sonne zu aalen. Als wir uns der Küste näherten, kam der Anruf vom Lotsen, dass die NAUMBURG sofort an den Kai gehe zur Treibstoffübernahme. Wir waren sehr enttäuscht, denn wir hatten uns auf den Strand in Durban gefreut. Der Reederei kam es gelegen, wir konnten unsere Löschtermine in Rotterdam und Hamburg halten.

Während einer anderen Reise musste ich für 14 Tage in Mombasa/Kenia ins Krankenhaus, um mir einen gefährlichen Furunkel operativ entfernen zu lassen. Es war das beste Krankenhaus der Welt, was ich kennen gelernt habe. Die Ärzte und Schwestern kamen aus Großbritannien, Hilfspersonal Afrikaner, alles sehr sauber. Wir durften sogar im Bett rauchen, wo gibt es das sonst noch auf der Welt? Dabei lernte ich einen westdeutschen Patienten kennen, der Bier für Kenia im Auftrag einer Dortmunder Brauerei braute. Seine Kollegen kamen jeden Nachmittag mit zwei 6er-Pack Bier und einer kleinen Flasche Whisky vorbei. Wir beide waren jeden Abend „fröhlich“. Die Krankenschwestern lieferten das gekühlte Bier und Eiswürfel für den Whisky aus ihrem Kühlschrank. Wir saßen auf der Veranda und schauten über die Einfahrt nach Mombasa hinweg auf den Indischen Ozean. Unser Schiff fuhr indessen die ostafrikanische Küste entlang und auf dem Rückweg wurde ich wieder abgeholt. Ich habe, ehrlich gesagt, das Schiff in den 14 Tagen nicht vermisst.

Nach zwei Reisen auf der NAUMBURG wechselten wir auf die ROSTOCK, wo wir dann mit Kapitän Heinz Raedel (Kuddel) vier Jahre gefahren sind und immer noch die tollsten Erinnerungen an diese Zeit haben. Wir können also wie die meisten der DSR-Seeleute viel über unsere Seefahrtszeit erzählen. Unvergessen für mich der Karneval in Santos, als wir die ganze Nacht auf der Straße Samba tanzten, und der Moment als ich im Maracana Stadion in Rio de Janeiro auf der Massagebank des legendären Pele gelegen habe.

1972 hatten wir beschlossen zu heiraten, denn es entwickelte sich der Trend, dass man Verlobte trennte oder einen Partner nicht mehr fahren ließ, um möglicherweise eine Republikflucht zu verhindern. Als wir verheiratet waren, ließ sich das nicht mehr so einfach bewerkstelligen. Wir glaubten, dass die Behörden hofften, dass Petra schwanger werden würde und dann allein zu Hause bliebe. Pustekuchen, wir wollten weiterhin die Welt sehen und etwas erleben.

Auf allen Reisen mit den DSR-Schiffen sahen wir in vielen Ländern den Unterschied zwischen der Lebensweise in den „kapitalistischen“ Ländern und den heimatlichen Gefilden. Mit der Zeit reifte in uns der Gedanke, die „rühmliche“ DDR zu verlassen, um ein neues Leben im Westen zu beginnen. Es war ein überlegter und gut geplanter Abgang. Unsere Eltern haben im Voraus nichts davon erfahren.



Autor (r.) auf der Gourmet Show, New Orleans (2001)

Am 17. März 1976 stiegen wir in Bremen ab und fuhren nach Flensburg, weil ich zu diesem Zeitpunkt dachte, dass mein leiblicher Vater dort noch leben würde. Dort angekommen, musste ich leider erfahren, dass er zwei Jahre zuvor verstorben war. Seine Frau war freundlich zu uns und nahm uns für's Erste in ihre Wohnung auf. Am nächsten Morgen blätterte ich in der Flensburger Zeitung, um zu sehen, ob es eine Arbeit in die Stadt gäbe. Und siehe da, das HERTIE Kaufhaus suchte Kellner.

Also, meine Frau und ich dorthin und Fragebögen ausgefüllt. Der Leiter des Restaurants kam, stellte weitere Fragen und nach zehn Minuten war ich eingestellt. Dann wandte er sich an meine Frau und fragte so nebenbei: „Und sie, was wollen sie in Flensburg machen, können sie servieren?“ Meine Frau sagte: „Ja, das habe ich an Bord gemacht.“ Und damit war alles besiegelt, auch sie wurde eingestellt. Hurra!

Wir gingen zur Deutschen Bank, eröffneten ein Gehaltskonto und kamen freudestrahlend zu meiner Stiefmutter nach Hause und berichteten. Die war sprachlos über unser Glück. Am nächsten Tag gingen wir ins Rathaus, um uns anzumelden und um einen neuen Personalausweis zu erhalten. Der Abteilungsleiter war ganz von den Socken, dass wir diesen mutigen Schritt gegangen waren und sagte dann: „Sie werden wohl erst mal ins Aufnahmелager nach Giesen müssen.“ Als wir ihm erklärten, dass wir bereits beide eine Anstellung bei HERTIE hätten, konnte er erst gar nichts sagen, schluckte ein paarmal und meinte dann: „Was, nach zwei Tagen haben sie schon beide eine Arbeit?“ Ja, hatten wir. Wir zeigten ihm unsere Verträge bei HERTIE. Er ging sofort ans Telefon, sprach mit Giesen, meldete uns dort an. Die sagten, er solle uns auf die Bahn setzen und losschicken, worauf er erwiderte, die beiden hätten bereits Arbeitsverträge bei HERTIE unterschrieben. Stille auf der anderen Seite, und dann sagte jemand: „Lass sie in Flensburg starten, wir schicken den Fragebogen und wenn es dann noch weitere Fragen gibt, melden wir uns.“

Der freundliche Abteilungsleiter von der Meldestelle in Flensburg wurde dann richtig zapplig und fragte ob wir eine Wohnung bräuchten, und als wir „Ja“ sagten, rief er sofort beim Sozialamt an, erklärte der Mitarbeiterin die Situation. Und die sagte: „Schicke sie in die Glücksburger Straße, da wird gerade eine frei.“ Nach 14 Tagen Renovierung, wir hatten inzwischen angefangen zu arbeiten, besaßen wir unsere eigenen vier Wände. Die Welt war gut zu uns! 1980 entschlossen wir uns, einmal die USA als Touristen anzusehen. Wir flogen nach Denver/Colorado, mieteten ein Auto und fuhren fast vier Wochen westwärts durch dieses fantastisch große Land. Als die Reise zu Ende war, sagte meine Frau zu mir: „Flieg du mal nach Hause und verkaufe alles, ich bleibe schon mal hier.“ Aber wir flogen zusammen zurück nach old Germany, denn so ein Schritt sollte gut überlegt sein.

Im November 1982 wurde uns das Angebot gemacht, ein deutsches Restaurant in Colorado Springs/Colorado zu kaufen. Wir haben ein paar Monate hin und her diskutiert, trugen alle Papiere zusammen, inklusive des Kaufvertrages, und beantragten im März 1983 unser Visum beim Konsulat in Hamburg, das wir innerhalb einer Stunde erhielten.



GOOD TASTE

A SAMPLING OF THE REGION'S CUISINE

Larry Ferguson

Chef Jens-Uwe Dethlefsen prepares an order during a typically busy lunchtime at Uwe's German Restaurant, 31 N. Iowa St.



Uwe's treats the Springs to German cuisine

By Andrea Jacobs

Jens-Uwe Dethlefsen (just call him Uwe, pronounced "Ooh-Vay") and his wife Petra came to the United States in 1976 after fleeing East Germany, and they decided to make Colorado Springs their permanent home in 1983 after a visit to the area. That same year, they opened Uwe's German Restaurant, at 31 N. Iowa St., and Springs residents have been grateful ever since.

To say the restaurant is popular is an understatement. Uwe has another way of describing the business: "In one year, we go through 18 tons of potatoes, 2,500 gallons of cabbage, 1,800 pounds of sauerbraten, 160,000 dumplings and 150,000 pounds of schnitzel."

Uwe's menu features the best in German cuisine, including rouladen (a beef roll stuffed with bacon, onions and pickles that is baked and covered with a special brown sauce); and sauerbraten (a sweet and sour beef roast that is marinated for 48 hours before cooking).

A piping-hot bratwurst or breaded veal cutlet with German potato salad or home-fried potatoes makes a nice, filling lunch.

Uwe, a professional chef for 30 years, makes his own spaetzle (German noodles) every day, using three to four pounds of flour.

The food portions at Uwe's are huge, in accordance with true German hospitality, so come prepared to eat to your stomach's content. Says Uwe with a smile, "One customer asked me, 'How can you serve so much food without going bankrupt?'"

Lunch prices range from \$2.95 to \$5.25, and dinners are priced from \$6.75 to \$10.75. Reservations are "wholly recommended for lunch," Uwe advises,

CLOSE-UP:

Name: Uwe's German Restaurant

Location: 31 N. Iowa St.

Telephone: 475-1611

Hours: Lunch, 11 a.m.-2 p.m. Monday-Friday; dinner, 5:30-8:30 p.m. Tuesday-Friday, 5:30-9 p.m. Saturday. Closed Sunday.

Price range: Lunch, \$2.95-\$5.25; dinner, \$6.75-\$10.75

Credit cards: Visa, Mastercard, Discover, local checks

"and are requested on Friday and Saturday nights."

The Dethlefsens put in a combined 80-hour work week so their customers can enjoy "the same high-quality food every day, all year. This makes us proud," Uwe says.

The reason Americans like German food so much, he believes, is because many of them have German roots. "Then, after World War II, thousands of American soldiers came to Germany, ate the food and loved the atmosphere."

Uwe, in turn, says he loves America. "I call America my home. I even drive an American car, for which some people call me crazy. But I believe in supporting this country. I heard a German woman once say that even though she's a U.S. citizen, in her heart she's still a German."

"Well, in my heart, I'm an American."

Wir bestellten einen 20 Fuß Container, denn wir hatten beschlossen unseren gesamten Hausrat mitzunehmen. Ein neues Haus in Colorado Springs war bereits angemietet. Am 17. Juni 1983 war es dann soweit, dass wir mit dem Flugzeug Deutschland verließen, um ein neues Leben in Amerika zu starten.

Um es vorweg zu sagen, wir haben die ersten zwei Jahre tüchtig gestrampelt, denn wir wussten nicht, dass die vorigen Besitzer des Restaurants keinen guten Namen hatten. Das war unser erstes Lehrgeld im neuen Land. Die ersten Monate kamen fast keine Gäste, dann war meine Speisekarte viel zu umfangreich, das meiste haben wir selber essen müssen. Die Amerikaner wissen nicht was Nelson Töpfchen sind oder Sauerfleisch, zum Beispiel. So haben wir dann zwei Seiten Speisekarte herausgenommen und die Gerichte behalten, die die Amerikaner kennen: Jägerschnitzel, Paprikaschnitzel, Cordon Bleu, Rouladen, Sauerbraten, Bratwurst ...

Dann der nächste Fehltritt: Wir hatten zu der Zeit keine Sandwiches auf der Lunchkarte und so gingen die wenigen Gäste wieder, die mal stoppten. Das habe ich dann aber sehr schnell geändert. Ham & Cheese, Bratwurst Sandwich, Schnitzel Sandwich (das wurde dann in den Jahren der Renner zum Lunchgeschäft), Ruben Sandwich. Und auf einmal ging es los, dass mehr und mehr Gäste kamen.

Die letzten acht Jahre unseres Restaurantlebens konnten wir nur noch mit zwei Tagen Reservierungen im Voraus arbeiten. Wir servierten 250 Essen täglich und der Name Uwe's German Restaurant wurde ein fester Begriff in der Stadt. Außerdem wurden wir 1992 bis 1996 jedes Jahr von der lokalen Presse als bestes German Restaurant gekürt. Das gab uns immer wieder neuen Schub.

1996 meinte meine Frau, sie sei diesem Stress körperlich nicht mehr gewachsen und wir sollten mal versuchen, ob das Restaurant zu verkaufen wäre. Habe in Deutschland in der Allgemeinen Hotel & Gaststätten Zeitung eine Anzeige aufgegeben. Von 17 Bewerbern hat der zweite in der Reihe zugeschlagen und es gekauft. Fünf Tage vor Wiederöffnung habe ich die lokale Presse angerufen und verkündet, dass Uwe's Restaurant unter neuer Leitung wieder öffnet. Am ersten Tag kamen 285 Gäste. Michael, der neue Chef, war ganz schön schlapp von dem Ansturm, aber die beiden agieren nun schon 20 Jahre und das Restaurant ist immer noch jeden Tag voll. Sie haben nie daran gedacht, den Namen zu ändern, denn Uwe's German Restaurant ist inzwischen eine Institution in der Stadt.

SUNDAY, AUG. 1, 1993 GAZETTE TELEGRAPH E7

**10th Anniversary
Recipe for Success
1983-1993**

UWE'S GERMAN RESTAURANT

*We want to thank our friends & customers
for 10 wonderful years, during which
we served 350,000 people!*
*Believe it, or believe it, or not,
Our recipe for 10 years of success is:*

• 200 tons of potatoes	• 22,000 lbs. red cabbage
• 200,000 schitzel (pork & veal)	• 9,000 lbs. of sauerkraut
• 17,000 lbs. of sauerbraten	• 4,900 gals. mushroom sauce
• 7,000 rouladen	• 25,500 lbs. fresh vegetables

!!!! • 36,000 bratwurst !!!!!

Uwe's German Restaurant
31-33 N. Iowa Ave. • 475-1611

*Special Thanks to:
Our longtime
employees: Maureen,
Barbara, Peter, Debbie,
Russell, Larry & our customers
Gerald*

So, nun stand ich da ohne kochen zu müssen und habe überlegt was wäre denn gut für uns. Ein Jahr lang betreute ich deutsche Touristengruppen durch den Westen der Staaten bis nach Los Angeles und San Francisco. Danach bekam ich das Angebot als Operation Manager in einem Culinary Institut zu wirken. Das machte ich zehn Monate, aber es war im Grunde nicht mein Ding, an einer Schule zu arbeiten. Einem Neffen gehört eine große

Umzugsfirma als Franchiseunternehmen in Ft. Meyers/Florida. Der hat mich überredet zu ihm zu kommen, um ihm zu helfen, seine internationale Umzugsabteilung aufzubauen. Also runter nach Florida für zwei Jahre.

Schließlich bin ich zurück nach Colorado Springs, habe hier in verschiedenen Hotels und Restaurants als Küchenchef gearbeitet und bin nun Rentner in dieser wunderschönen Stadt, einer Stadt mit heute mehr als 500.000 Einwohner, über 2000 Meter hoch an den Rocky Mountains gelegen, die im Westen der Stadt nochmals 2500 Meter höher aufsteigen.



Einmal noch konnte ich eine direkte Verbindung zu meinem Leben bei der DSR herstellen. In der 9. und 10. Klasse in Wismar hatte ich einen Freund, der nur 500 Meter entfernt vom Philosophenweg zu Hause war. Der sagte zu mir am Abschluss der Mittelschule: „Jens-Uwe,

ich habe mich bei der DSR beworben, ich werde Kapitän!“ Habe gegrinst und mir meinen Teil gedacht. Und wie das Leben so spielt, er hat mit seinem Schiff einmal längsseits von unserem im Überseehafen gelegen. War das ein Hallo, wie er so vor mir stand in seiner schmucken Uniform, der Kapitän Reinhard Müller.

Nach Verlassen der DDR habe ich lange Jahre nichts mehr von ihm gehört. Nachdem es diesen Staat nicht mehr gab, habe ich durch Zufall seine Heimatadresse erfahren und ihm geschrieben. Dann eines Tages bekam ich über Satellit eine Mitteilung von ihm, dass er an der Ostküste (Kanada) wäre und Spezialbohrgeräte an Bord nimmt, dann aber noch Houston anlaufen müsse, um weitere Spezialgeräte zu laden. Ob ich ihn dort treffen könnte.

Also ins Auto und ab nach Houston. Dort angekommen, war es gar nicht leicht den entsprechenden Kai zu finden. Dann war es soweit nach so langer Zeit. Ich ging an Bord und fragte die Gangway-Wache nach dem Kapitän. Ich sah nur Leute aus Südostasien.

Als ich einen Niedergang runter wollte, stand auf einmal ein Riesenkerl vor mir und fragte mich, was ich wolle. Ich sagte, ich suche den Kapitän. Er fing an zu lachen, denn es war Reinhard Müller. Nach einem Rundgang über sein Schiff mit nur noch vier Deutschen an Bord haben wir stundenlang über die vergangenen Zeiten geklönt. „Ja, damals, fern, so fern dem Heimatland und so schön, schön war die Zeit,“ sang einst Freddy Quinn vor nun mehr als 60 Jahren.

Unser Koch und Besuch aus dem Meer

Von September 1969 bis Januar 1970 war ich als Vollmatrose und Offiziersanwärter auf dem Küstenmotorschiff RALSWIEK gemustert. Ich erinnere mich gern an diese Zeit, da wir einen sehr guten Kapitän und eine insgesamt gute Crew hatten. Die Reise 9/1969 ist mir vor allem wegen unseres Kochs fest in Erinnerung geblieben.

Es ist eine Binsenweisheit, dass an Bord vor allem ein tüchtiger Koch gebraucht wird, wenn die Crew gut funktionieren soll. Essen gut – Bordklima gut. Auf diesem Schiff fuhr ein Koch, der super dafür sorgen konnte, dass es uns allen gut ging. Er konnte prima kochen und noch besser backen, und allein schon durch seine Anwesenheit an Bord hat er im manchmal eintönigen Alltag für Abwechslung gesorgt. Für einen Koch war es oft nicht ungewöhnlich, dass er viel trinken und vertragen konnte. Nach kurzer Zeit bei uns an Bord hieß er „Fuselkuse“ und wurde mit diesem Reim charakterisiert: „Zwischen all dem Kuddelmuddel findet Fuselkuse immer eine Buddel.“ Unser Kapitän musste all seine Führungskraft aufbieten, die Vorzüge dieses Kochs für uns zur Geltung zu bringen.

Dieser Mann war berühmt wegen seiner Sonntagsbrötchen. Beim Gedanken daran läuft mir heute noch das Wasser im Munde zusammen. Das hatte sich in manchen Ostseehäfen herumgesprochen und dort hieß dann oft „D., der Bäcker, ist im Hafen!“ Wenn sich D. schon am Sonntag früh um 4 Uhr wecken ließ, wussten wir, von einem Dampfer aus der BRD waren Brötchen bestellt worden. Sein Cash dafür – uralte Zeitschriften STERN und QUICK. Wir hatten dann alle etwas davon.

In Horsens, einem kleinen Hafen am Großen Belt, brachte D. seine Brötchen auf die URSULA. Um 10 Uhr war er noch nicht zurückgekehrt und musste geholt werden, damit unsere Mannschaft den Sonntagsbraten noch bekommen konnte. In seiner Kombüse hörten wir D. unaufhörlich schimpfen. Beim Mittagessen erfuhren wir dann von ihm, wie schlecht es uns allen ginge. Der Koch von der URSULA hatte schon ein Pferd. „Und ich habe zwei Fahrräder!“

Am Nachmittag kam der westdeutsche Kapitän an Bord, um sich für die guten Brötchen zu bedanken. Ich konnte mir nicht verkneifen, ihn zu fragen, wieso sein Koch auf Seefahrt es schaffen könne, ein Pferd zu haben. Er schüttelte nur den Kopf: „Der hat doch kein Pferd, der ist arm wie eine Kirchenmaus.“ Inzwischen hatte D. seinen Frust so intensiv hinuntergespült, dass er nicht einsatzfähig war und ein Matrose das Abendbrot vorbereiten musste. Er bekam nach seiner Ausnüchterung mit, dass der Koch des anderen Schiffes bei uns war und aufklärte, dass er kein Pferd, sondern einen FIAT habe. Unserem Koch hat dieser Hörfehler ein paar Stunden das Bewusstsein geraubt und wir haben noch jahrelang darüber gelacht. An einem Montagmorgen hatten wir Eisenplatten und Rohre aus Belgien gelöscht. Am Mittag brachte uns der Makler ein Telex mit der Segelliste der sich anschließenden Reise. Dienstagmittag im Stadthafen festmachen, um Proviant und Ausrüstung (Farbe, Leinen, etc) zu übernehmen, hieß es.

Wir machten im Rostocker Stadthafen fest. Die in Rostock wohnenden Crewmitglieder fuhren schnell für ein paar Stunden nach Hause. Als wir Proviant und Ausrüstung verstaum hatten, merkte der Koch: „Katastrophe! Kein Bier, keine anderen Spirituosen sind an Bord geliefert worden!“ D. in seinem leicht angetrunkenen „Normalzustand“ eilte zum Hafentor, um von dort den Dispatcher zu informieren, dass kein Bier geliefert wurde. „Setzen Sie sich mit der Schiffsversorgung in Verbindung.“ Die Antwort deren Verwaltung lautete, momentan stünde kein Lieferauto zur Verfügung. Da lief unser D. erst recht zur Hochform auf. Wieder zum Hafentor, wieder ans Telefon: „Hier spricht der Kapitän, ich lasse das Schiff liegen, wenn kein Bier an Bord kommt!“ Zum Glück kam unser Kapitän gerade aus Lütten Klein zurück

und hörte noch die letzten Worte des Kochs. Mit einem Tritt ins Hinterteil scheuchte er den Koch aufs Schiff zurück.

Aber es ist schon ein Ding, wenn kein Bier an Bord ist! Nun hatten wir Glück, dass noch die ATAIR vor uns lag. Auch sie hatte Proviant bekommen, blieb aber bis zum nächsten Tag wegen Reparatur liegen. Wir kannten einige Besatzungsmitglieder und so wurde geregelt, dass zwölf Kisten Hafenbräu und zwei Kartons Radeberger Pilsner das Schiff wechselten. Abendbrot hat der Koch noch zubereitet, aber abwaschen mussten dann schon wir Matrosen.

Dann kam der Kapitän mit einer „Überraschung“. In Neksö 600 Tonnen Fisch auf Paletten laden. Wir hatten schon viel Ware auf Paletten geladen. Der Inhalt war meist in Säcken oder Kartons verpackt. Keiner machte sich darüber Gedanken, am wenigstens wir Matrosen. Neksö liegt an der Ostküste von Bornholm. Hier machen eigentlich nur Fischer und Fährschiffe fest. Küstenmotorschiffe konnten hier auch einlaufen. Wir waren kaum fest – schon gingen die Tore der Fischhallen auf. Sechs Gabelstapler waren ununterbrochen im Gange, die Paletten mit Fischküt (Köpfe, Schwänze und andere Fischinnereien) in tiefgefrorenen Blöcken längs des Schiffes abzustellen. Der Fisch sollte für die Nerzfarm in Vaasa sein. Unsere beiden Bordkräne waren ladeklar. Aber als wir die großen Fischeisfestblöcke sahen und vor allem rochen, damit hatte keiner gerechnet. Drei Tage würden wir hoch bis Vaasa brauchen. Alle dachten, bis dahin ist alles aufgetaut und wir haben dann die größte Fischbrühe in der Luke. Als wir nach zehn Stunden mit dem Laden fertig waren, mussten wir noch die Ladung mit Gummiplanen (Persenning) abdecken. Diese Planen sollten verhindern, dass die Oberfläche der Paletten auftaute. Die Planen zogen sich durch die Kälte sofort dicht über die Ladung.

Am nächsten Tag passierten wir Öland an Backbord. Nachts sahen wir die Lichter von Visby (Gotland) an Steuerbord. Wieder 24 Stunden später erreichten wir die Ålandinseln, die engste Stelle zwischen Schweden und Finnland. Hier kreuzen die Fährschiffe zwischen Schwedens Hauptstadt Stockholm und Finnlands großem Seehafen Turku. Je höher wir in die Bottenvik (nördliche Ostsee) kamen, es wurde nicht dunkler. Um 3 Uhr nachts war es noch so hell wie abends 17 Uhr. Der Lotse kam um 6 Uhr mit einem Boot mit Außenbordmotor. Er kletterte die Lotsenleiter hoch und band sein Boot an der Reling fest. Als wir durch die ersten Schären fuhren, sahen wir plötzlich Arme aus dem Wasser winken. Der Lotse ließ sofort das Schiff stoppen und kletterte in sein Boot. Nach 15 Minuten war er wieder da. Wir hatten gesehen, wie der Lotse einer Frau aus dem Wasser half und sie in sein Boot zog. Wir hatten bereits die zweite Bootsleiter ausgebracht, um zu helfen.

Es war nicht klar, wie lange die Dame im Wasser trieb und wie sie überhaupt dort hinein kam. Sie war ansprechbar und – betrunken. Vorher war uns ein Küstenmotorschiff begegnet – wer weiß. Jetzt kam wieder „action“ für unseren D. auf. „Ausziehen, unter die Dusche und warme Sachen bereithalten“, lautete die Anweisung unseres Kapitäns. Die Leute, die keinen Dienst auf der Brücke hatten, waren alle vor dem Bad versammelt und neugierig. Es passierte ja sonst nicht so viel Aufregendes auf dem Schiff, schon gar nicht mit Dame. Der Chief hatte offensichtlich gerade Lust auf ein Gaudi, wofür unser Koch ein gutes Medium war. „Wenn du die schrubbst und bumst, spendiere ich einen Kasten Radeberger!“ Alle brüllten „Feigling, Feigling!“, aber dieser Anfeuerung hätte es bei D. nicht bedurft, der Kasten Radeberger reichte schon. Mit einer Handbürste unterm Arm verschwand D. mit der Dame in der Dusche. Alle lauschten aufmerksam den verschiedenen Geräuschen wie Schreien, Wimmern, Stöhnen und waren sich einig, die Forderungen des Kapitäns und des Chiefs wurden zur Zufriedenheit erfüllt.

Irgendeiner spendierte eine alte Jeans, ihren alten nassen Pullover wollte die Frau aber anbehalten. D. hatte der Dame auch noch was zu essen gegeben. Kurz darauf ging sie in Vaasa von Bord. Beim Mittagessen erinnerte ich mich, meine Unterwäsche in der Dusche

zum Trocknen aufgehängt zu haben. Ich stürzte runter und meine Ahnung bestätigte sich, eine meiner Unterhosen fehlte.

Die Fischpaletten wurden in der Nacht gelöscht und wir mussten den Laderaum besenrein fegen. Wir machten auch zwei kleine Feuer in der Luke, damit sich der Fischgeruch etwas verflüchtigen sollte. Um 6 Uhr mussten wir wieder laden. Hier in Vaasa gibt es die große bekannte Schiffsmaschinenfabrik „Värtsilla“. Wir luden zwei große Dieselgeneratoren für die ersten großen Containerschiffe der Reederei „Maersk“. Jeder Hilfsgenerator war fast so groß wie die Luke. So konnten wir diese Geräte gut laschen. Auch die vier Tage Rückreise nach Odense verliefen ohne Vorkommnisse. Mit Landkränen der Werft waren in einer Stunde beide Generatoren gelöscht.

Nun freuten wir uns auf Stralsund. Wegen einer Reparatur an der Hauptmaschine konnten wir mit wenigstens zwei bis drei Tagen Liegezeit rechnen. Das Schiff machte am nächsten Tag in Stralsund fest, die Klarierung ging schnell voran. Viele waren schon reisefertig, um die paar Tage nach Hause zu fahren. Mittagessen musste aber noch sein.

Blöd nur, dass unser Maschinenassistent sauer war, dass er Dienst an Bord machen musste und die Gelegenheit nutzte, sich Genugtuung zu verschaffen. Er hatte eine Möglichkeit gefunden, uns den Appetit gründlich zu verderben und zwar in Gestalt eines rot gefleckten Damenslips, den er auf einem Besenstiel wie eine Fahne zu uns die Treppenstufen herauf trug und dazu trällerte: „Ich trage eine Fahne ...“.

Angewidert stellten alle sofort ihre Suppenteller zurück und sprangen auf. Die Reise 9/69 endete für mich ohne Mittagessen.

Rolf Beckert

Spiegeleier auf der EMA

Habe ich schon erzählt, wie auf der ERNST MORITZ ARNDT die Spiegeleier an die Kombüse- sendecke kamen?

Wir waren die Leute von der Null-Vier, der Heizer, der Maschinist und der Wachingenieur. Ich war der Maschinist. Unsere Wache ging von null bis vier Uhr morgens. Um diese Zeit begann der Dienst des Bäckers. Er bereitete das Frühstück vor, machte Vorarbeiten für das Mittagessen oder backte Brötchen.

Für uns von der Null-Vier-Wache machte der Bäcker gern einen kleinen Imbiss zurecht. Wir halfen ihm dafür beim Kartoffelschälen. In der Regel gab es Eier mit Speck oder mit Wurst. Dazu tranken wir ein Bier. So konnten wir zur eigentlichen Frühstückszeit im Bett bleiben.

Diesmal zog sich das kleine Frühstück etwas in die Länge. Wir riefen nach weiteren Eiern. „Kein Problem“, sagte der Bäcker, „der Ofen ist noch warm.“ Aber der Ofen war nicht mehr warm genug. Deshalb passierte das Unheil.

Der Bäcker wollte den Ofen erneut zünden. An dieser Stelle muss ich meinen Lesern den Ofen beschreiben: Der Ofen sah aus wie ein großer Küchenherd. Es war ja auch einer. Nur dort, wo sonst üblich die Feuertür ist, hatte unser Ofen eine Dieseleinspritzung und ein Luftgebläse. Wir befanden uns doch auf einem Dampfschiff. Da lief alles mit Dampf und Druck und Feuer und Einspritzung und Luft und Wasser und Zisch.

Der Bäcker entzündete die Lunte, drehte den Sprithahn auf und wollte zünden. Doch der Luftwirbel blies die Lunte aus. Der Bäcker tunkte die Lunte in eine Dose Petroleum, entfachte sie erneut und steckte sie in die vorgesehene Öffnung am Ofen. In der Zwischenzeit war viel Diesel in den warmen Ofen gespritzt und verdampft.

„Rrrrrumms!!!“, und schon klebten die Spiegeleier an der Decke. Die Bratpfanne ebenfalls,

doch die fiel wieder herunter. Die Kombüse war schwarz – der weiße Bäckeranzug war schwarz. Selbstverständlich halfen wir beim Aufräumen, denn in zwei Stunden musste für die Mannschaft das Frühstück auf dem Tisch stehen. Ganz ohne Ruß.

Paul Herbert Hag

Von amerikanischen Schweinen und deutschem Brot

Ausreisend über den jahreszeitlich unwirtlichen Atlantik erreichte das MS LUDWIGSHAFEN der Hapag Lloyd Reederei Anfang März 1978 Miami. Kapitän und Bordvertretung erstellten für die, wettermäßig gesehen, nun kommenden ruhigen Tage im US-Golf das übliche Freizeitprogramm. Unser Schiffsführer machte sich dafür stark, ein Spanferkelessen zu arrangieren. „Ihr könnt das sowieso nicht.“ Die „Nichtsköner“ applaudierten heftig. Gesagt, getan. Unter Mithilfe von „James, the Greek“ in Houston ging also unser Reiseleiter, wohlverstanden mit den nötigen Devisen, von Bord. „Also, ich melde mich jetzt ab, um unser suckling pig zu kaufen.“

Die Kommentare an der Reling reichten von deftig bis wohlmeinend:

„... bloß nich so'n kleenes ...“

„Wer weiß, wat der da wieder anschleppt.“

„Wenn nich, kommta selba aufn Grill.“

„Der sieht doch selber aus wie'n ...“

Kurz und gut, die Nachrichtenzentrale Kombüse gab bald darauf ein Bulletin heraus: „Das Schwein ist an Bord!“ Zufriedene Kenntnisnahme, der Spanferkel-Abend war gesichert.

Einige Tage später, die anstrengende Küste lag hinter uns, warfen große Ereignisse ihr Schatten voraus. Die Maschine modifizierte den vorhandenen Grill, derweil unser Schwein noch still im Kühlraum schlummerte.

Da! Ein Gerücht raste durch das Schiff: „Den Alten haben sie angesch..., das Schwein hat nur ...“ Gesteigerte Aufmerksamkeit, unterdrücktes Lachen der Informierten. Unser Vier-Streifer beorderte den Ladungsoffizier in die Kombüse. „Was hat der denn damit zu tun?“ Dann der Schrei nach dem Wachgänger und das argwöhnische Beobachten dieses Mannes, wie er mit wichtiger Miene die Polaroid-Kamera in die Kombüse trug. Lange Ohren



MS LUDWIGSHAFEN (1975)

in der Messe hörten dann Äußerungen wie: „... das lasse ich mir nicht gefallen ...“, „... die zeige ich an ...“ Dem letzten Unwissenden wurde dann endlich beim Grillen klar, was los war. Unser so heiß ersehntes Schwein hatte nur drei Beine!

Dass im Verlaufe des Grillabends allerhand Vermutungen geäußert wurden, in deren Mittelpunkt unser dreibeiniges Schwein und sein Kapitän standen, ist wohl zu verstehen. Man vermutete unter anderem, dass die Polaroid-Fotos an die Versicherung geschickt werden sollten oder das Schwein eine spezielle amerikanische Züchtung sei. Im Silicon-Valley waren ja schon ganz andere Sachen erfunden worden. Übrigens wurde bei dieser Diskussion der letzte, uns von der Stadt Ludwigshafen an Bord geschickte Weihnachtswein konsumiert. Und die damit verbundene Stimmung hatte zweifellos ihren Höhepunkt erreicht, als die Meinung aufkam, es handele sich um ein Schwein aus dem zweiten deutschen Staat, das bei einem Ausflug in dessen Grenzsicherungsanlagen auf eine Mine getreten sei und anschließend gegen teure Devisen in den Westen verkloppt worden wäre.

Als die ERLANGEN einige Tage später, wohlinformiert durch den „Buschtelegrafen“, maliziös anfragte, ob das fehlende Bein wohl in der Kühltruhe unseres Alten läge, konnte dieser nur noch gequält lächelnd den UKW-Handapparat zur Seite legen. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen.

Jedenfalls haben Nord- und Südatlantik über diese „Schweinerie“ herzlich gelacht.

Ich hatte diese Geschichte „Hapag Lloyd Aktuell“, der Hauspostille der Reederei, verklärt, die dort ohne nochmalige Rücksprache mit mir, allerdings ohne den DDR-Bezug, veröffentlicht wurde. Beim Wiederanlauf von Houston stand dort alles schwarz auf weiß zu lesen. Die Crew feixte. Unser Kapitän nahm es gelassen. Er wusste genau, alles Weitere konnte nur zu seinem Nachteil gereichen.

Zuerst kommt das Fressen und dann kommt die Moral, oder: Ohne Verpflegung keine Bewegung. Mit der Bewegung haperte es besonders, wenn Deutsche im Ausland auf ihr Schwarzbrot verzichten und permanent flauschige Sandwiches essen mussten.

Mit der BIRKENSTEIN und der BLANKENSTEIN bin ich gerne und lange in der so genannten ZAWK-Fahrt (Zentralamerika Westküste) meiner Reederei unterwegs gewesen.

Während einer Liegezeit in Hamburg erhielt ich einen Brief von einer Bremer Familie aus Lesum. Neben einem beigegefügt 50 DM-Schein gipfelte das Schreiben in der Bitte, diese 50 DM doch bitte dem Koch zur Verfügung zu stellen, damit dieser beim Anlaufen von Costa Rica (San Jose) für ihren dort in der Schiffsagentur arbeitenden Sohn Brot bereit halten sollte! So etwas hatte ich bis dato noch nicht erlebt. Ich ging also zum Koch und zeigte ihm das Schreiben. Die Tatsache des „Brotabstaubens“ durch Deutsche im Ausland war für uns



MS BIRKENSTEIN (1975)

ja nichts Neues, dass aber jemand schon vorbereitend tätig wurde, versetzte auch ihn in Erstaunen. Ich bekam seine Zusage und der Fuffi wechselte den Besitzer. Ein entsprechender Brief wurde vor Ausreise dann noch an die Bremer Anschrift gesandt.

Wir waren also wieder unterwegs in Richtung Zentralamerika (Puerto Limon) und nach dem Passieren der Mona-Passage begann der Koch, sich auf sein Brotbacken vorzubereiten. Eingedenk der Hamburger Morgengabe verhielt er sich äußerst agenturfreundlich und von Tag zu Tag stieg der Vorrat an gebackenen Broten in allen Variationen, die er erschaffen konnte. Der Kochsmaat und die Mannschaftsmesse veräppelten ihn auf die verschiedenste Weise, aber er ließ sich nicht beirren. Bei Brot Nummer 30 fragte er dann bei mir an, ob das denn nun genug sei. Keine Ahnung.

Kurze Zeit später konnten wir über Grenzwellen Sprechkontakt zur Agentur aufnehmen, welche über eine eigene Grenzwellen-Telefonie-Anlage verfügte. Nach einigem Hin und Her kam dann auch unsere Frage, wie viele Brote man denn eigentlich von uns erwarte? Die offensichtliche Ahnungslosigkeit klärte sich dann auf in der Form, dass „der Sohn“ in San Jose keinen blassen Schimmer von den Aktivitäten seiner Bremer Familie hatte und nun vollkommen baff vor der Frage stand, wem er denn nun Brot zuteilen sollte. Allein die Aussicht, dieses „Brotsschiff“ (und dies ist anders zu lesen als der gleich lautende ostdeutsche Seefahrtsbegriff) besuchen zu können, um ein leckeres Lebensmittel zu bekommen, versetzte nicht nur die Agentur-Mitarbeiter in San Jose sondern auch etliche andere in der Region in Aufregung. Nicht nur in Puerto Limon, sondern später auch auf der Pazifikseite in Puntarenas, leckte man sich schon die Lippen nach „pan moreno“ oder „pan ázimo“ bzw. „pan tierno“. Nebeneffekt für mich als Funkoffizier war, dass ich plötzlich Kenntnis von etlichen Funkanlagen auch in anderen Agenturen erhielt, welche man wohl aus Gründen einer gewissen Illegalität immer verheimlicht hatte. Hierdurch ergab sich die „la connexion de la pan“ mit „el buque panaderia“, welche sich, mit der nötigen Diskretion, auch für den Schiffsbetrieb selbst als segensreich herausstellte.

Last but not least, auf dieser ZAWK-Reise verteilten wir in den Häfen ca. 75 Brote, welcher Sorte auch immer. Der Koch und sein Maat wurden bekannte Leute an der Küste und unser Reiseleiter profitierte auch davon.

Lange Zeit später war ich in Lesum „An Knoops Park“ unterwegs, mein Großvater wohnte dort, und da sah ich plötzlich „den Sohn“ aus Costa Rica vor einem Haus stehen. War das ein Hallo! Nun konnte auch die anwesende Familie diese Geschichte in meiner Version hören und wir alle hatten noch einmal einen Heidenspaß.



MS BLANKENSTEIN (1974)

Die Leiden eines Schiffskochs

Es war um den Jahreswechsel 1978/1979 auf einer Reise mit MS ORLA ins Mittelmeer. Das Wirtschaftspersonal der Stammbesatzung durfte auf dieser Reise wegen Gelbsuchtverdacht nicht mitfahren. Ich wollte eigentlich in Urlaub gehen, wurde aber auf der Straße vom Arbeitskräftelenker angesprochen, ich solle mir einen Heuerschein für die ORLA holen. Das Schiff war, mit einer Sicherheit von 10 Prozent laut Speiserolle, bereits für 70 Tage mit Proviant ausgerüstet worden.

Die Reise sollte von Wismar nach Benghazi, Tripolis und weiter nach Durres gehen. Durch eine lang anhaltende Reedezeit in Benghazi begann sie sich erheblich zu verlängern, sodass sich der Proviant allmählich dem Ende zuneigte. Mit einer Einkaufsgenehmigung konnten wir zwar in Tripolis einkaufen, es gab aber aus den bekannten Gründen kein Schweinefleisch zu kaufen. Die Besatzung musste sich mit Rindfleisch begnügen. Morgens Tatar, mittags Rinderbraten und abends Rindergulasch. Aus Schweinebauch und Schwartenresten musste ich mit viel Majoran und Gelatine einen leberwurstartigen Brotbelag erfinden, denn auch die Wurst wurde knapp. Der Instandkaffee aus Tripolis war auch nicht jedermanns Geschmack. Aber bis Durres mussten wir erst mal durchhalten.

In Durres war das Rindfleisch derartig teuer, dass wir nur Schweinefleisch einkaufen konnten. Also ging es ab sofort anders herum, morgens Hackepeter, mittags Schweinebraten, abends Schweinegulasch. Zwischendurch wurden sehr viele Eintöpfe serviert, denn Hülsenfrüchte befanden sich noch genügend in der Last. In Durres bestellte ich auch zehn Kilogramm Kaffee. Ich hatte aber nicht damit gerechnet, dass er als grüner Kaffee an Bord kommen würde. Also blieb mir nichts weiter übrig, als das erste Mal in meinem Leben Kaffee zu rösten. Da sich die Vorräte immer mehr dem Ende zu neigten, entschlossen wir uns, alle Reste in die kleine Tiefkühlkiste zu räumen. Somit konnten wir die Fleischlast nach jahrzehntelangem Betrieb erstmalig abstellen.

Zu allem Überfluss ging beim Wirken der Bäckerin die Küchenmaschine in die Brüche. Ich war aber sehr auf sie angewiesen, denn auf dieser Reise kamen auch sehr viele Buletten auf die Back. In der letzten Not bastelte der Storekeeper eine Vorrichtung, damit ich auf seiner Drehbank alles durch den Wolf leinern konnte, was nötig wurde. Auch das Kaffeemahlen klappte auf diese Weise. Die Maschinenwerkstatt entwickelte sich sozusagen zu einer Außenstelle der Kombüse.

Endlich brachen wir zu unserer Rückreise von Durres nach Wismar auf. Unterwegs vor Sizilien mussten wir zu allem Überfluss noch einen Tag warten, weil wir einen Mann von einem Asienfrachter übernehmen sollten, der angeblich schnell nach Hause musste, wegen eines Urlaubsplatzes in den Karpaten. Der Asienfrachter fuhr weiter nach Ravenna. Dort gab es vermutlich weit und breit keinen Flugplatz oder Bahnhof, von dem er hätte nach Hause reisen können. So bekam ich bei meinen knappen Vorräten und 40 Mann Besatzung, davon 10 Lehrlinge, noch einen Esser mehr.

Als wir vor Wismar auf Reede ankamen, war im Hafen kein Liegeplatz frei. Es herrschte gerade dieser strenge Winter, als Silvester 1978 in der Republik alles zusammenbrach. Vom Hafenamt kam die Weisung, uns um eine weitere Woche zu gedulden, bevor wir einlaufen könnten. Diese Woche hätte ich zwar proviantmäßig auch noch irgendwie geschafft, aber dann hätte es morgens, mittags und abends nur noch Eintopf geben können. Bis auf einige Kilo Hülsenfrüchte, Mehl und Zucker war so gut wie nichts mehr am Lager.

Man hat uns dann aber aus lauter Erbarmen einen Platz in der Werft zugewiesen und zum Abendbrot gab es das erste Stück frischen Fleisches nach Wochen des Darbens.

Aus meiner Backskiste

Der Anruf

Wieder einmal liefen wir aus dem Überseehafen aus. Reiner aus Friedland war als Bäcker aufgestiegen. Vom ersten Tag an hatte er die große Klappe. Auf der J.G.FICHTE war es Brauch, jedem Neuen einen Streich zu spielen. Die Bäckerin hatte Reiner besonders vor mir gewarnt und so war er auf der Hut. Ich fuhr damals unter dem Spitznamen „Josef“. Eines Tages sagte der Chefkoch zu mir: „Josef, lass dir bald mit dem Bäcker etwas einfallen, denn sonst bekommt der noch einen Höhenflug.“

Wir hatten auf der FICHTE noch die alten, eisernen Bordtelefone. Meine Kollegen erhielten den Auftrag, nach dem Mittagessen die Klappe der Essenausgabe runter zu lassen, ruhig zu sein und dafür zu sorgen, dass sich Reiner in der Nähe befand. Alle wussten Bescheid, nur mein Freund Reiner nicht. Ich sagte: „Wenn das Telefon klingelt, holt ihn“, ging in die Offiziersmesse, rief in der Küche an und verlangte Reiner. Als er dran war, verstellte ich die Stimme und meldete mich so: „Hier ist Rügen Radio, sie werden aus Friedland verlangt.“ Dann legte ich ein Taschentuch auf den Hörer und sagte mit hoher Stimme: „Hallo, Reini!“ Er sprang sofort an und sagte: „Hallo, Mutti!“ Ich log das Blaue vom Himmel herunter. Da er mir viel von zu Hause, seinen Eltern und Geschwistern erzählt hatte, berichtete ich fleißig von allen.

Die Küchenbesatzung hinter der Klappe lachte sich schlapp. Nach einer Weile sagte ich: „Reini, ich muss jetzt Schluss machen, sonst wird es zu teuer.“ Er sagte: „Grüß alle schön von mir, Mutti!“ Die Zuhörer grinsten und verkrümelten sich unauffällig.

Ich selbst kam die Treppe von der Offiziersmesse herunter und begegnete dem glücklichen Reiner. Er erzählte mir freudestrahlend von dem Anruf. Ich staunte natürlich gewaltig. Reiner sagte ganz stolz: „Man muss nur wissen, wie es geht.“ Das glaubte ich ihm aufs Wort. Keiner, nicht einmal die Bäckerin verriet etwas.

Auf der Rückreise versuchte ich das Spiel wieder. Alles klappte perfekt. Reiner fragte am Telefon: „Habt ihr die neue Bäckerei gekauft?“ Ich sagte: „Ja!“ Als er mich fragte, wo diese denn sei, war mir nicht ganz wohl in meiner Haut. Ich nannte die Adresse. Stralsund, Sandstraße 3, am Kreisverkehr.

Als wir in Rostock einliefen, war jeder mit seinen Problemen beschäftigt. Reiner marschierte mit seinem Fahrkartenantrag zum Zahlmeister Müller, denn er wollte nach Stralsund fahren. Nun wollte ihn der Zahlmeister behutsam aufklären. „Reiner, die haben dich veralbert. Das war gar nicht deine Mutter.“ Aber Reiner meinte: „Ich werde ja wohl meine Mutter erkennen!“ Müller erklärte ihm jetzt, dass es keine Möglichkeit gäbe, mit dem Bordtelefon nach Hause zu telefonieren. Er schleppte Reiner zum Funker, der ihm die Technik verständlich machte. Als Nächstes kam die Frage nach dem „Sprecher“ auf, und wer konnte das wohl gewesen sein? Da kam Reiner selber drauf, hüpfte herum wie ein Rumpelstilzchen und schrie: „JOOOOSEF!!!“

Der Bäcker fing sich schnell wieder. Als ich nach dieser, meiner letzten Reise von der FICHTE abstieg, meinte er zu mir: „Josef, wart's ab, irgendwann sehen wir uns wieder.“ Ich aber dachte so im Stillen, „Irgendwann“ heißen die Züge, wenn man einsteigen will und sie schon abgefahren sind. Ich habe meinen Freund, den Bäcker, nie wieder gesehen.

Der Eisbär, die Bratheringe und der Nuttendiesel

Wir hatten von der Schiffsversorgung in Rostock Grüne Heringe auf eine Südamerikareise mitgenommen. Nach Hausfrauenart legte ich die Außenbordskameraden nach dem Braten

in einer schönen Marinade ein. Die sollte es am Seemannssonntag als Bratheringe geben. Der Eisbär hatte die Vorbereitungen aufmerksam verfolgt. Unsere zwischenzeitliche Probe ergab, dass sie köstlich schmeckten.

Dem Bäcker sagte ich, er solle für diesen Tag Fruchttorten backen. Diese misslangen ihm ganz schrecklich. Das war die erste Katastrophe. Die einigermaßen gelungenen Torten kamen in die Offiziersmesse, der Rest in Schüsseln als Schüttgut in die Mannschaftsmesse. Der Steward erhielt von mir den Auftrag eine Kiste Bier, eine Flasche WEINBLATTSIEGEL und einige Flaschen Cola als Entschuldigung daneben zu stellen. Die Mannschaft johlte vor Freude, worüber wohl? Sie verputzte ratzeputz den geschmacklich guten Kuchen und wollte ab sofort jeden Donnerstag solche Naschereien.

Beim Film hätte nun jemand eine Klappe hochgehalten: Katastrophen, die zweite. Zum Abendbrot sollten die Bratheringe auf die Back kommen. Als ich die Schüssel aus der Last heraufholte, den Deckel abnahm und hinein sah, lagen nur noch die Harasse (Gräten) darin. Ich wusste sofort, der „Kühlstorch“ mit seiner Truppe hatte zugeschlagen. Nur er besaß noch die Schlüssel für die Lasten. Nach dem Abendessen kam er ganz scheinheilig in die Kombüse und fragte: „Sollte es nicht heute Bratheringe geben?“ Zur Antwort erhielt er: „Pass auf, du alter Gamsbock. Die Toten werden am Ende des Krieges gezählt!“

Der Eisbär wurde von seiner Ehefrau begleitet. Ich hatte die Sache mit den Bratheringen nicht vergessen und den Bootsmann in meinen Plan eingeweiht. Es galt, auf einen Tag zu warten, um die Stunde der Wahrheit anbrechen zu lassen.

Von einem Russendampfer, gegen den wir mal Fußball gespielt hatten, besaß ich noch ein Fläschchen russisches Parfüm allerbesten Güte. Das war ein schlimmes Zeug, nicht mehr loszuwerden, richtiger süßlicher Nuttendiesel. Der Eisbär war mit dem Chief in Santos kurz an Land gegangen. Die beiden kamen zurück und wurden bereits von uns erwartet. Der Bootsmann zeigte dem Chief irgendeine Zeichnung. Der schaute eine Minute drauf und meinte dann: „Und, was soll der Scheiß?“ Der Kühlstorch schaute auch neugierig zu. Diese kurze Zeit reichte mir, um ihm eine schöne Prise dieses Stoffes, lediglich geeignet zur Abwehr von Raubtieren in der sibirischen Taiga, zu verpassen. Alle begannen wie die Jagdhunde zu schnuppern und fragten: „Was riecht hier so bestialisch penetrant?“ Der Eisbär stank wie ein fünfstöckiges Freudenhaus, wusste aber nicht, dass er die Düfte verbreitete. Es dauerte auch gar nicht lange, bis es in seiner Kammer richtig schepperte. Seine Frau musste vermuten, dass er den höchst zweifelhaften Duft an Land aufgelesen hatte. Wir vermuteten, es flogen dabei auch Gegenstände, aber das konnten wir vor der Kammertür nicht so genau ausmachen. Wir zogen erfolgreich und erfreut ab. Der Eisbär lief in der Maschine herum, als hätte er „keinen Gummizug mehr in der Unterhose“. Als ich ihn traf, lachte ich und sagte: „Na, du Hafensänger! Jetzt hast du den Speedy Gonzales in der Hose. Mit deiner russischen Duftnote bist du kein Gottesgeschenk an die Frauen.“

Er wusste genau, wer ihm das eingebrockt hatte, murmelte irgendeinen Fluch und haute ab. Seine Frau haben wir etwas später eingeweiht. Sie hatte ihren Spaß, ließ ihn noch eine Weile zappeln und meinte lachend: „Das hat er mal verdient, es ist die reinste Katastrophe mit dem Mann.“ Das war der Katastrophen Nummer drei.

Dampfer ROSTOCK im Mansfelder Land

Als Decksmann begann ich 1964 meine Tätigkeit bei der Deutschen Seereederei. Noch heute, fast 30 Jahre nach meinem Ausscheiden, denke ich oft an diese alten Zeiten zurück. Ob gut oder schlecht, geliebt oder verflucht, es waren schöne Jahre. Ich habe Höhen und Tiefen erlebt, wurde polizeilich eingesperrt, wie es bei Ringelnatz heißt, bin im Puff gewesen, habe nicht im großen Stil geschmuggelt, nur ab und zu mal Schnaps und Zigaretten verkauft, und nicht zu vergessen, ein wenig in fröhlicher Runde getrunken.

Auf dem Motortanker BÖHLEN erlernte ich das ABC der Seefahrt. Aber auf Tankschiffen konnte man keine praktische Matrosenprüfung ablegen. Also runter vom Tanker, rauf auf ein Frachtschiff – und das war das Dampfschiff ROSTOCK. Zusammen mit dem Dampfer WISMAR waren es die beiden letzten Schiffe einer Serie, die für die Sowjetunion als Reparationsleistung bestimmt war. Diese beiden Schiffe, so habe ich es gelernt, schenkte uns die große Sowjetunion, oder sie wollte sie schlicht nicht mehr haben. Hier lernte ich den Umgang mit dem Ladegeschirr, lernte Ladungsdienst und Lukenabdeckung. Das alles gehörte zu den wichtigen Punkten, um die praktische Matrosenprüfung zu bestehen. Dass ich diese mit Erfolg ablegte, verdankte ich auch dem Vollmatrosen Kindt. Er war ein guter Lehrmeister.

Mit DS Rostock habe ich die Ostsee kennen gelernt. Unvergessen die Häfen Stettin und Danzig, wenn ihr wisst, was ich meine. Darüber hinaus gehörten dazu viele weitere Erlebnisse. Aber ich wollte noch mehr erleben, und so sagte ich Auf Wiedersehen und musterte auf MS HAVEL im Südlevantedienst an. Später fuhr ich auf weiteren Schiffen und in verschiedenen Funktionen, aber immer wieder musste ich an die alte ROSTOCK zurückdenken.

Der Dampfer ROSTOCK wurde 1953/54 auf der Neptun-Werft in Rostock gebaut und am 11. Oktober 1954 in Dienst gestellt. Er fuhr mit 48 Mann Besatzung. Das Schiff hatte eine Länge von 102,4 m, eine Breite von 14,4 m und einen Tiefgang von 6,65 m. Die Tonnage betrug 4475 tdw. Das Schiff konnte eine Geschwindigkeit bis zu 14 Knoten machen. Die Bunkerkapazität lag bei 800 Tonnen Steinkohle. Deren Verbrauch pro Tag in Fahrt lag bei 36 Tonnen, der Verbrauch im Hafen pro Tag bei 9 Tonnen. Vor den Aufbauten mittschiffs befand sich der größte Bunker von 400 Tonnen, an Steuer- und Backbordseite je ein Bunker von 200 Tonnen Fassungsvermögen. Auch die Kombüse besaß einen kleinen Bunker. Dieser wurde beim Bunkern auch mit gefüllt.

Der Koch bereitete das Essen für die Besatzung auf einem Kohleherd zu. Das war der Clou, denn die 4-8-Wache musste in der Kombüse den Herd anheizen, sprich Feuer machen, und dafür sorgen, dass das Feuer nicht ausging. Die Arbeitszeit des Kochs begann um sechs Uhr. Bis zu diesem Zeitpunkt musste das Wasser kochen. Auch die Aschekästen mussten ausgeschüttet werden. Natürlich an der richtigen Seite des Schiffes. Das war größtenteils die Aufgabe des zweiten Wachmannes, einem Decksmann. Wer wollte sonst schon früh um fünf Uhr bis nach achtern gehen. Nun die Leeseite festgelegt und raus mit der Asche. DS ROSTOCK hatte eine schwarze Außenhaut. Nach Sonnenaufgang, wenn die Außenhaut vom Morgentau abgetrocknet war, konnte festgestellt werden, ob man die richtige Seite gewählt hatte.

Die erste Amtshandlung des Bootsmannes bestand darin, nach der Außenhaut zu schauen. War diese abgetrocknet, sah sie nicht mehr schwarz aus, sondern hatte manchmal einen grauen Schimmer. Als 4-8 Wächter hatte man sich gerade zum Schlafen hingelegt, da kam der Bootsmann Bernhard und lüftete einen nicht gerade freundlich aus der Kojе. Der Boss

war ein Hüne, also rein in die Arbeitsplünnen und an Deck. Ein Schlauch und ein besonderer Farbwaschbesen waren für den Zweck schon vorhanden. In der Maschine wurde Wasser bestellt und die Außenhaut abgewaschen. Das alles in der Freizeit, in der man lieber die Nachtruhe nachgeholt hätte. Im Hafen wurde anders verfahren. Man schüttete die abgelöschte Asche auf das Bootsdeck. Nach dem Auslaufen war es Aufgabe des Tagestörns, die Asche außenbords zu schaufeln. In Finnland oder im damaligen Leningrad luden wir oft über mehrere Tage Holz. Der Ascheberg auf dem Bootsdeck vergrößerte sich täglich. Im Winter fror die Asche sofort, was das Außenbordsschaufeln erheblich erschwerte. Die Asche musste losgehackt werden.

Der Dampfer ROSTOCK wurde bei der DSR am 24. August 1965 außer Dienst gestellt und verkauft. Es gäbe noch mehr über meine Fahrzeit auf diesem alten Eimer zu berichten. Aber nun zum Bild dieses Schiffes an einer Hauswand im so weit von der Küste entfernten Mansfelder Land.

Durch einen guten Bekannten lernte ich den Maler – oder besser gesagt, den Künstler – Steffen Blankenburg kennen. Nach einigen Telefonaten mit ihm fand eine Vorortbesprechung statt. An welche Wand des Hauses soll das Bild kommen? Welche Vorbereitungen hatte ich dafür noch zu treffen? Was würde das alles kosten? Die Wand, an welche das Bild gemalt werden sollte, musste gespachtelt werden, da der vorhandene Putz zu rau war. Der Maler brauchte auch



eine Rüstung. Aber das Wichtigste war natürlich ein Foto vom Dampfer ROSTOCK. Ich besaß ein schwarz-weißes Foto in Postkartengröße. Der Maler vergrößerte das Foto auf das Format DIN A4. Nach dem Abschluss meiner Vorarbeiten begann die Arbeit des Künstlers, das Foto immer zur Hand. Die Farbgestaltung erfolgte nach meinen Anweisungen. Innerhalb von zwei Tagen war das Werk vollendet.

Der Rettungsring stammt vom einstigen Semi-Containerschiff SONDRERSHAUSEN, und ich malte ihn um. Eine Schablone wurde gefertigt und von der Reichsbahn orange Farbe beschafft. Das alles fand erst nach meiner Seefahrtszeit statt.

Der Anker stammt aus dem Tagebau der ROMONTA AG Amsdorf. ROMONTA, abgeleitet von **ROHMONT**anwachs aus Amsdorf, ist der weltweit größte Hersteller von Montanwachs. Wo sich heute ein Tagebau in die Erde gräbt, befanden sich vor 60 Jahren Schlammteiche. Auf dem Teich lag ein Ponton mit einer Pumpe, um den abgesetzten Schlamm weiterzupumpen. Der Ponton wurde mit Draggen in Position gehalten. Nach Beendigung der Arbeiten blieb der Anker zurück, aus was für Gründen auch immer. Der Abraumbagger beförderte ihn wieder ans Tageslicht. Manfred Kinne, der im Tagebau arbeitete, brachte ihn mir vorbei. Ein Dankeschön an ihn und die ROMONTA AG.

Ich bin Mitglied des Marinevereins Eisleben. Das Mitglied Jürgen Kühlewind war im Besitz einer kleinen Schiffsschraube. Diese Schraube wurde mir von Manfred Werner vermittelt. So entstand mein kleines Seefahrtsmuseum.

Zehn Jahre nach Indienststellung des DS ROSTOCK heuerte ich auf diesem Schiff an, 50 Jahre später ließ ich das Schiff auf meine Hauswand malen.

Ob im Bilderrahmen, an der Wohnzimmerdecke oder auf der Hauswand, jeder Seemann kann seinem ehemaligen Brotschiff, das längst in den Hochofen gewandert ist, in Würde gedenken. Das Vorstehende soll ein kleiner Anstoß dazu gewesen sein.

Einmal Le Havre – Paris und zurück

Wir liefen mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT und schwedischen Passagieren an Bord in Le Havre ein. Die Passagiere fuhren drei Tage nach Paris. Die Besatzung hingegen durfte das Stadtgebiet von Le Havre nicht verlassen. Diese Einschränkung der Bewegungsfreiheit war für die Besitzer eines Seefahrtbuches in vielen Häfen dieser Welt die Regel.

Nachdem wir unsere Kostenstellen, gemeint sind die Bars auf der V1, aufgeklärt hatten, war Landgang angesagt. Nach einem sehr langen Spaziergang in Le Havre – die Kirche



Saint-Joseph aus Stahlbeton, das moderne Rathaus, der Bahnhof und andere Sehenswürdigkeiten lagen am Wege – taten uns die Füße weh. Wir gingen ins Kino. Der Film „Unser Mann in Istanbul“ mit Horst Buchholz sollte uns noch in den nächsten Tagen aus der Klemme helfen.

Auf dem Weg zurück zum Schiff reifte in uns ein Plan. Von Le Havre fuhren stündlich Züge nach Paris! Also los, ... zwei Frauen, zwei Männer ...

Am nächsten Morgen verließen die „Barbesatzungen“, sprich „Nachteulen“, das Schiff gegen 5.30 Uhr Richtung Bahnhof. Es war ein unsagbar befreiendes Gefühl, so früh durch die leeren Straßen zu gehen, und etwas mulmig war es uns auch. Hoffentlich sah uns keiner. Aber unser Wunsch, den Eiffelturm, die Kathedrale Notre Dame de Paris, das Cabaret Moulin Rouge im Vergnügungsviertel Pigalle zu sehen, war größer als die Angst, erwischt zu werden.

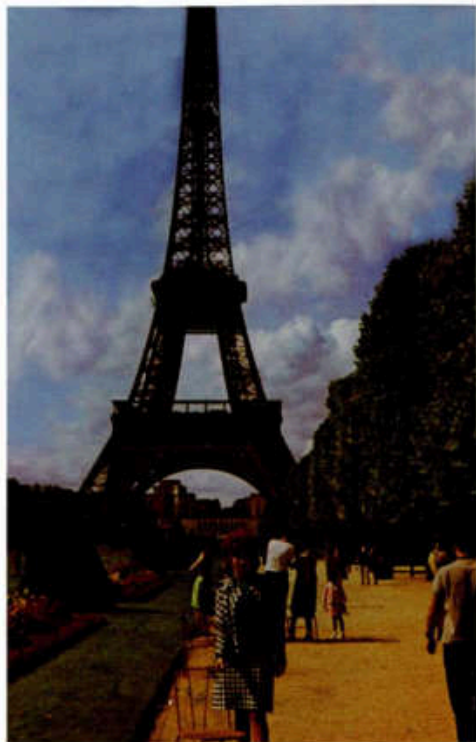
Mit meiner großen schwarzen Tasche, die noch heute in meiner Garage der Aufbewahrung von Werkzeug dient, betraten wir die Bahnhofshalle. Die Tasche war gefüllt mit Halberstädter Würstchen, Brot und weiterem Proviant, da unsere Devisen bekanntlich sehr knapp waren und nur für Pommes mit Mayo oder Ketchup gereicht hätten. Im Bahnhof herrschte eine gähnende Leere, auch die Geschäfte waren alle noch geschlossen. Wir besaßen kein französisches Geld, lediglich holländische Gulden. Irgendwie sind wir aber doch zu unseren vier Fahrkarten von Le Havre nach Paris und zurück gekommen.

Ab ging es nun endlich Richtung Paris. Ausgestiegen sind wir in Sankt Salazar. Wir liefen und liefen. Bald merkten wir, es hatte in so einer großen Stadt ohne Ortskenntnisse und ohne Stadtplan keinen Zweck, noch weiter zu laufen.

So beschlossen wir erst einmal einen Stadtplan zu kaufen. Nun sollte es richtig los gehen. Paris wir kommen! Endlich wollten wir Paris entdecken. Doch trotz Stadtplan kamen wir nicht viel weiter voran. So setzten wir mit einem Taxi unseren Ausflug fort. Mit Englisch, Sächsisch, Händen und Füßen kamen wir dann an unser Ziel.

In der Kathedrale Notre Dame spendeten wir erst einmal eine Kerze. Einer der Exkursanten hing dem katholischen Glauben an. Der meinte, das müsse sein, damit wir ungeschoren und gesund wieder auf unseren Dampfer kämen. Gleich hat der Rest der Truppe auch noch je eine Kerze gespendet.

Unter dem Arc de Triomphe an der Champs-Élysées, am Grabmal des unbekannten Soldaten, gegenüber der ewigen Flamme, verzehrten wir unsere mitgebrachten Halberstädter Würste mit großem Appetit.



Die Autorin vor dem Eiffelturm

Danach führte uns der Weg zum Eiffelturm. Die Fahrt nach ganz oben fanden wir natürlich toll.

Schließlich ließen wir uns am Place Pigalle, der berühmten Touristenfalle, von einem Taxi absetzen. Wir wollten dort eine Pause einlegen. Die Frauen sollten mal in aller Ruhe Eis essen gehen. Die Männer allerdings ... Wir wollten auch dorthin, wohin es die Männer zog!

An fast jedem zweiten Geschäft oder Lokal stand: „Hier finden sie die 20 schönsten Frauen der Welt“. Eintritt 2,50 Franc. Das geht eigentlich, dachten wir uns. Das Kino in Le Havre war teurer.

So schnell waren wir Frauen nicht abzuwimmeln. Also mit uns oder gar nicht! Wir betraten zu viert eines der Etablissements. Ich dachte tatsächlich, für den Preis wäre es ein Sex-Kino. Die Einrichtung ähnelte der in einem Variété, kleine rote Plüschessel, ein Klavierspieler – und eine fast nackte Frau tanzte auf der Bühne! An der bewussten Stelle trug sie nur noch ein Feigenblatt und bevor sie sich umdrehte entfernte sie auch das noch.

Während der zweiten „Darbietung“ kam der Kellner zwecks Bestellung. Was sollten wir bei unserer schmalen Kassenlage bestellen? Am besten Bier. Also bestellten wir vier Bier.

Die dritte „Darbietung“ begann, eine Mulattin tänzelte auf die Bühne, und mit ihr kam der Kellner, er jonglierte ein Tablett mit vier Gläsern, vier Flaschen Bier und einem Bon. Die Bierflaschen waren noch geschlossen.

Olala, der Preis hob uns aus den Sesseln. „180 Franc!“ Durch Taxifahrt und Eiffelturmbesichtigung waren wir an die Grenzen unseres Limits gestoßen, zumal wir noch gemäß unserem Plan den Eintritt für die Nachtvorstellung des Kinos in Le Havre brauchten. Es kam wie es kommen musste. Wir wurden äußerst charmant und höflich auf die Straße geleitet. Unser Eintrittsgeld bekamen wir auch zurück. Etwas betreten standen wir dann auf der Straße.

Vier Nummern hatten wir live erlebt. Mein Vorschlag, dass wir auf diese Art unseren Streifzug in den anderen Läden fortsetzen könnten, um 20 Nummern zusammen zu bekommen, wurde nicht akzeptiert!

Wie auch immer, es war auf jeden Fall ein tolles Erlebnis. Die belebte Straße, Moulin Rouge und überhaupt das ganze bunte Treiben faszinierte uns ungemein.

Langsam begann es zu dunkeln. Von einer großen Brücke sahen wir noch einmal auf die Lichter des nächtlichen Paris herab.

Es folgte die Bahnfahrt zurück nach Le Havre. Rein in das Kino zur Nachtvorstellung. Glück gehabt, der Film lief noch. Obwohl fast zu Ende, mussten wir noch einmal den vollen Preis bezahlen. Als das Licht anging, ahnten wir, unsere Rechnung schien aufgegangen zu sein. Im Kino saßen einige Stewards und etliche Matrosen. Laut redend gingen wir gemeinsam zum Schiff. Das Gesicht des Wachhabenden an Bord sprach „Bände“. Nun begann uns doch die Muffe zu gehen.

Obersteward S. und einige Stewards erwarteten uns schon mit belegten Broten und eisgekühltem Bier. Wir hatten gar nicht bemerkt, dass wir den ganzen Tag – außer den Bockwürsten – nichts gegessen hatten.

Die Kumpels waren natürlich sehr neugierig und wir hatten ja auch viel zu berichten. Der Obersteward war aber von uns sehr enttäuscht, weil wir nicht den Louvre besucht hatten. Er meinte, der Besuch des Louvre wäre in Paris eine unbedingte Pflicht. Unsere Erklärung – Zeitmangel – wurde nicht akzeptiert. Wir kamen uns vor wie Kulturbanausen, weil wir uns dafür am Place Pigalle herumgetrieben hatten.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Truppe beim nächsten Einlaufen in Le Havre die gleiche Tour unternehmen wollte – natürlich mit einem Besuch des Louvre. Sie fuhren los und auch wir warteten mit belegten Broten auf die Rückkehr der Stewards.

Sie kamen früher und sehr verstimmt zurück. Mit der Frage nach dem Louvre hatte ich in ein Wespennest gestochen. Die Stewards hatten den ganzen Tag in einer Kneipe gegenüber vom Bahnhof gesessen und sich wegen Studentenunruhen nicht aus der Kneipe gewagt. Sie hatten Angst, bei einer Kontrolle als illegale Staatenlose große Probleme zu bekommen. Dies zum Kapitel Louvre. Wir durften es vor ihnen nie mehr erwähnen.

Am nächsten Morgen musste ich als Erste zum Kapitän. Er sagte mir auf den Kopf zu, dass wir zu viert in Paris gewesen wären! Er nahm der Barbesatzung nicht ab, ohne wichtigen Grund so früh das Schiff verlassen zu haben. Meine Erklärung, wir hätten den Sonnenaufgang über dem Schiff beobachten wollen, nahm er mir natürlich auch nicht ab. Schließlich musste ich ihm den Inhalt des Filmes erzählen, in dem wir angeblich gewesen waren. Das hat geklappt.

Danach mussten die anderen zum Kapitän und ebenfalls den Film erzählen. Es gab keine direkten Beweise für unseren Ausflug, doch die Androhung eines Verweises schwebte noch lange über uns.

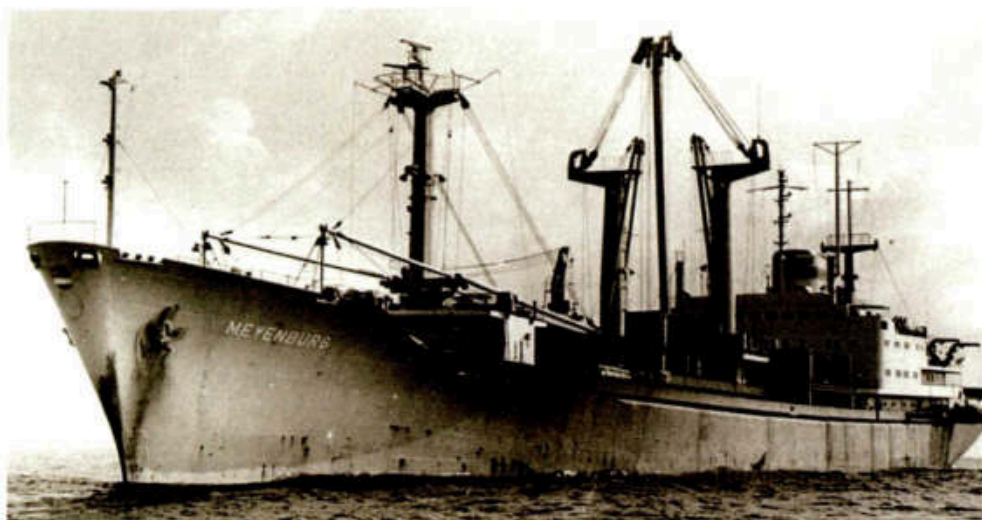
Als wir nach vielen Jahren noch einmal mit unserem damaligen Kapitän auf Paris zu sprechen kamen, musste ich ihm gestehen: „Paris wäre einen Verweis wert gewesen“.

Sven Loos

WEINBLATTSIEGELS Jubiläum

Im Herbst 1982 befand sich das Motorschiff MEYENBURG auf einer Indien/Pakistan-Reise. Es war zu Zeiten der langen Reisen, als sechs, sieben Monate Reisedauer nichts Ungewöhnliches bedeuteten. Seinerzeit war es auch durchaus üblich, dass man, unterbrochen von einem kurzen Heimaturlaub während der Hafenliegezeit in Rostock, zwei solche Reisen hintereinander machte. Das tat dem Freie-Tage-Konto, dem Konto bei der Reichsbahnsparkasse Greifswald und natürlich dem Devisenguthaben durchaus gut. Allerdings mussten die meisten von uns am Ende einer solchen Reise einen gut dotierten Scheck für die Obermiese ausstellen. Glücklicherweise besaßen wir ja sonst keine Laster.

Nun begab es sich eines Abends bei einer gemütlichen Runde in einer der Assi-Kammern, dass mal wieder über das Leben, die Seefahrt an sich, über daheim gebliebene oder an Bord befindliche Frauen und ganz besonders über die Ziele im sozialistischen Wettbewerb philosophiert wurde. Einer aus der gemütlichen Runde betrachtete das Etikett der Flasche mit dem Weinbrandverschnitt der Marke Weinblattsiegel, kurz WBS genannt, an diesem Abend besonders aufmerksam. Dieses edle Getränk vom VEB Schilkin Berlin hatte doch tatsächlich auf einer Schweizer Getränkemesse eine Goldmedaille, vermutlich für Geschmack, edles Design, rein biologische Erzeugung, Exklusivität und überzeugendes Marketing erhalten.



Wer später „Blindfeuer“ vom VEB Anker Rostock trinken musste, wird mir absolut Recht geben.

Natürlich wurde diese Auszeichnung mit einem entsprechenden Aufdruck auf dem Flaschenetikett gewürdigt. Plötzlich ein jäher Aufschrei: „Mann, diese Auszeichnung jährt sich 1982 bereits zum 25. Mal!“ Der Preis war bereits am 5. November 1957 verliehen worden. Nun gut, diese Erkenntnis war das eine, aber was macht man daraus?

Wir brachen also oben genanntes Philosophieren ab und begannen mit der Planung einer würdigen Feier zu diesem Anlass. Unter Zuhilfenahme der „Sankt Pauli Nachrichten“, abgewerkter Flaschenetiketten und viel handwerklichem Geschick wurde zunächst eine erstklassige Wandzeitung gestaltet, die im Assi-Gang auf der Backbordseite zur allgemeinen großen Freude (besonders der Schiffsleitung) ihren würdigen Platz fand.

Für die Wandzeitung wurde eine ausrangierte Seekarte genutzt, welche die Brücke großzügig zur Verfügung stellte. Aus der Sekundärrohstoffsammelgitterbox wurden sämtliche WBS-Flaschen entnommen und von ihren Etiketten befreit, die wir sodann als umlaufenden Rahmen aufklebten. Auf langen Reisen wie dieser gab es natürlich reichlich davon.

Ganz in der Tradition sozialistischer Wandzeitungen wurden Ziele formuliert:

1. Ständige Erhöhung des WBS-Verbrauchs zur Sicherung der Erfüllung der Planziele des VEB Schilkin Berlin.
2. Steigerung des Bekanntheitsgrades dieser sozialistischen Errungenschaft im nicht sozialistischen Währungsgebiet, NSW.
3. Steigerung des Ertrages der Sekundärrohstoffsammlung im Rahmen der FDJ-Initiative „Gegen leere Flaschen an Bord“.

Attraktive ästhetisch-erotische Fotos wurden uns durch „Harry's Hamburger Hafenbasar“ kostengünstig, manchmal sogar im Tausch gegen die neuste Ausgabe des VOLL VORAUS, zur Verfügung gestellt. Ein Besuch in Harry's Basar gehörte eigentlich zu jedem Hamburg-Aufenthalt vor langen Reisen dazu.

Natürlich mussten wir dem Hersteller dieser edlen Spirituose von unserem Tun berichten und zu seinem Jubiläum gratulieren. Ich glaube, wir haben eine ganze Weile auf den Funker ein, bis er von unserer Idee eines Glückwunschtelegramms überzeugt war. Vielleicht hat aber auch ein Quantum WBS bei der Überzeugungsarbeit geholfen. Begleitet wurden diese Aktivitäten von allabendlichen gemütlichen Kammerpartys. Wenn ich mich recht entsinne,

Aufgaben-Nr. 11.11.82		Seefunktelegramm				Ud. Nr.
Um 1836						
Von y5m		Seefunkstelle meyenburg				12,00
Durch br						
PLZ/Aufgabentelegrafienstelle		Nr.	Wertzahl	Tag	MOZ	
berlin		210	60	11	1555	=
kapitaen y5db y5m = liebe kollegen von maschinengang des ms meyenburg wir danken ganz herzlich fuer die aufmerksamkeit und uebermittelten gruesse zum 25. geburtstag des wbs. der veb schiffsversorgung resteck, abt. previant, uebergibt ihnen in unserem auftrage einen karten wbs. wir wuenschen allzeit eine handbreit wasser unterm kiel und gute fahrt. ihr veb schilkin berlin gez. ludgar schlewak leiter beschaffung und absatz+						
Bestell-Nr.: SV-QR 210Lz VV Spremberg DSR-Nr. 8.8.10182 Ag 310 81 DDR 2792 III 16 3 627 03						

wurde sogar eine Sonderration WBS vom Alten ausgegeben. Aber was erst für ein Jubel als wir Antwort vom VEB Schilkin erhielten!

Das Beste daran, der Autor dieser kleinen Geschichte gehörte zu jenen, die eine zweite Reise im Anschluss machten. Den Karton WBS habe ich damals von einem etwas irritierten Mitarbeiter der Schiffsversorgung tatsächlich in Empfang nehmen können.

Epilog:

Heute gibt es längst keine DDR mehr, schon lange keine DSR mehr, die mit Schiffen ihr Geld verdiente, und auch lange keinen Original-WBS mehr. Aber die Firma Schilkin (schilkin.de) gibt es immer noch. Im Rahmen meiner heutigen beruflichen Tätigkeit hatte ich Kontakt zum Technischen Leiter bei Schilkin. Mit unserer kleinen Geschichte von damals eröffnete sich ein interessanter Geschäftskontakt. Er konnte sich sogar an unsere Aktion aus dem Jahr 1982 erinnern. Der damalige Leiter „Beschaffung und Absatz“, Ludgar Schlowak, ist lange verrentet; ihm wurde aber von dem Besuch eines „alten“ Seemanns mit dieser Geschichte berichtet. Um ganz ehrlich zu sein, handelte es sich damals nicht um einen Preis oder eine Medaille, sondern um die internationale Registrierung unter der Zertifikat-Nr. 204636 in Bern.



SCHILKIN GmbH & Co. KG, Berlin Alt-Kaulsdorf

Der WEINBLATTSIEGEL

Hein Seemann sitzt in froher Runde,
da erreicht ihn diese Kunde:
Der WBS soll billiger werden,
das wird ein Paradies auf Erden!

Ist die Arbeitszeit vorbei
schlüpft Hein Seemann, eins, zwei drei,
mit viel Schwung und ei der Daus
aus den Arbeitskleidern raus.

Jeder nehme, jeder greife,
schnell nach Waschsand und nach Seife.
Mit Gesang und blitzeschnell
schrubbt Hein Seemann sich das Fell.

Frisch geschniegelt und rasiert,
Füß' gewaschen, Nägel poliert,
wirft er noch 'nen Blick zum Spiegel,
greift glücklich dann zum Weinblattsiegel.

Mit noch einigen Genossen
wird der Arbeitstag begossen.
Nach des Tages Müh und Last
fröhlich man zur Buddel fasst.

Und mit jeder spät'ren Stunde,
da benebelt sich die Runde.
Mit WBS füllt sich der Bauch.
Man steht langsam auf dem Schlauch.

Betrübt schaut man beim Kerzenschein
in die letzte Pulle rein.
Diese wird dann auch noch leer,
aber man verlangt nach mehr.

Man begibt sich zum Verwalter,
klopft ans Schott, ruft: „Steh auf, Alter!“
Der soll WBS besorgen.
Auf das Wort: „Mensch, komm doch morgen!“
lässt Hein Seemann sich nicht ein,
treibt ihn zur Transitlast rein.

Volle Pullen, neues Glück,
so kehrt man zur Gang zurück.
Mit Gesang und viel Geschrei
geht's an Nüchternen vorbei.

Die Crew ist zwar schon schwer im Tran,
doch jetzt geht der Ofen an.
Frohsinn, Stimmung, gute Laune.
Plötzlich bricht ein Streit vom Zaune
um den Sex und um 'ne Frau.
Burns, da ist ein Auge blau.

Wutgeschnaufe und -geheule,
da hat einer eine Beule.
Dann ein Tritt ins Schienenbein
und auch ins Getriebe rein.

Einer dreht die Lampe raus
und die Hauerei ist aus.
Plötzlich wird es wieder helle
und man räumt für alle Fälle
erst einmal die Bude auf
und ist wieder obenauf.

Jetzt will jeder Kumpel sein,
gießt WBS ins Glas hinein.
Man sagt wieder „Prost“ und „Danke“,
gießt sich einen auf die Lampe.

Jubel, Trubel, Heiterkeit,
das Wecken ist ja noch so weit.
Und weiter geht die Diskussion
über Wache, Prämie, Tagelohn,
über Wissenschaft und Fortschritt
und wie uns die Reederei ins Kreuz tritt.

Das ist nicht von langer Dauer,
denn so manchem wird es flauer
in der Blase und im Magen.
Einer kann's nicht mehr ertragen,
spuckt, damit ihm wird's gelinder,
kräftig in den Einzylinder.

Schwach der Geist und schwach der Wille;
Er bekotzt dabei die Brille.
Der nächste setzt sich frisch und fein
in den Segen lässig rein.
Schlummert ein bis in den Morgen,
denn WBS vertreibt die Sorgen.

Schwer besoffen sinkt man nieder,
fährt befriedigt aus die Glieder.
Dunst und artverwandte Lüfte
machen Platz für and're Düfte.

Ein tiefes Rülpsen, ein seichter Knall,
ein starkes Zischen von Fall zu Fall.
Da hält kein Schott, da hält kein Riegel,
es bricht sich Bahn der Weinblattsiegel.

Am Morgen heißt es: „Reise, reise.“
Ein jeder weckt auf seine Weise.
Der Wachmann öffnet sacht das Schott
und stöhnt nur noch: „Oh Gott, oh Gott.“

Dem Guten haut es, so ein Schreck,
die Beine unterm Hintern weg.
Er verdreht die Okulare,
dieser Duft ist erste Ware!

Als es acht Uhr ist vorbei
kommen mit lautem Weckgeschrei
Wachoffizier, Wachingenieur,
sehen staunend das Malheur.

Wasser, dargereicht in Pützen,
tut so gut und ist von Nützen.
Beeindruckt von dem kühlen Nass,
greift Hein Seemann gleich zum Glas.

Gießt hinein den Weinblattsiegel,
holt das Arbeitszeug vom Bügel.
Er putzt sich mit Webs die Zähne,
spült auch wegen der Hygiene.

Kippt noch einen hinterher.
Dann ist die letzte Pulle leer.
Nun ist man vorgespannt von innen,
jetzt kann der Arbeitstag beginnen.

Ist die Seefahrt noch so schwer,
WBS erleichtert sehr.
Denn von Rostock bis Shanghai
WBS ist stets dabei!



Kammerparty auf MS ORANIENBURG (1989)

WEINBLATTSIEGELS Wiederauferstehung



Bis ans Ende der Welt war die Marke WEINBLATTSIEGEL, auch WBS, WEBS, Knuff, Matrosentod oder wie auch immer genannt, der ständige Begleiter der Seeleute der DDR. Jedem Seemann der Deutschen Seereederei, jedem Hochseefischer der Fischkombinate Rostock und Sassnitz, jedem Besatzungsmitglied der Fischereiforschung, der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei, des Seehydrographischen Dienstes und anderen war diese Spirituose bestens bekannt. Der WEINBLATTSIEGEL gehörte zu jeder geselligen Runde an Bord und war Seelentröster zu allen Festlichkeiten, zu allen kirchlichen und sozialistischen Feiertagen. Aber auch auf hoher See, bei Sturmfahrten in der Biskaya, nahe der Brüllenden Vierziger am Kap der Guten Hoffnung, bei Fahrten im Eis, in der Barentsee bei 20 Grad unter Null, als Lockmittel für schnelleres

Abfertigen in den Häfen der Welt und als Schmuggelgut auf allen Kontinenten war unser WEINBLATTSIEGEL begehrt. Als preisbegünstigte Transitware war er nur zum Verbrauch auf hoher See bestimmt und für den Binnenhandel nicht zugelassen.

Zeitgleich mit dem Niedergang der oben genannten Unternehmen wurde diese Spirituose nach 1990 nicht mehr produziert und so war sie vom Markt verschwunden, sehr zum Leidwesen aller Seeleute, die diesen Stoff mindestens kannten, gerne oder auch gar nicht tranken.

Beim Seeleutestammtisch „Klönssnack in Berlin“ drehten sich die Gespräche immer wieder rund um den WBS. Es ging in den Diskussionen vor allem darum, dass es doch schön wäre, könnte man den Gedankenaustausch rund um die alten Zeiten an Bord mit dem geliebten hochprozentigen Stoff höchstselbst bereichern.

Wer hat damals den WBS hergestellt? Das war die zuerst zu lösende Frage. Dank Onkel Google war das schnell herausgefunden. VEB Schilkin in Berlin-Kaulsdorf hieß der Hersteller und Inhaber der geschützten Marke WEINBLATTSIEGEL.

Den Volkseigenen Betrieb (VEB) Schilkin gab es längst nicht mehr. Aber an gleicher Stelle, an der schon Apollon Schilkin den ersten Korn zur Spirituosenherstellung nutzte, befand sich jetzt die Schilkin GmbH, Produzent von hochprozentigen Spirituosen, wie zum Beispiel SERSCHIN WODKA in der bekannten Zwiebelturmflasche.

Ein erster Gesprächstermin mit der Geschäftsleitung der Schilkin GmbH war schnell gefunden, und dem ersten und erfolgreichen Gespräch folgten noch weitere.

Es war zu klären, wie und was soll der neue WEINBLATTSIEGEL werden. Nach welcher Rezeptur soll er hergestellt werden? Nach der alten, noch vorhandenen Rezeptur oder einer neuen? Wir fragten nach, was denn die „alte“ Rezeptur beinhalte. Die Antwort lautete, dass der uns wohlbekannte WBS auf der Grundlage von 95 % Wodka und nur 5 % Weindestillat zu einem Weinbrandverschnitt kreiert wurde. Diese Rezeptur bedurfte einer modernen Veränderung. Der exklusiv für den Klönsnack in Berlin hergestellte WEINBLATTSIEGEL enthielt schließlich 90 % Kornbrand und 10 % Weindestillat, wobei das Weindestillat garantierte sechs Monate im Eichenfass gelagert worden war. Die neue Rezeptur verlieh unserem WEINBLATTSIEGEL eine wesentlich weichere Note.

Schilkin stellte auch diese Frage: Wie viele Flaschen sollen hergestellt werden und welcher Händler kauft diese bei Schilkin ein und verkauft sie weiter? Wir einigten uns auf die Mindestabnahmemenge bei der Schilkin GmbH von 500 Flaschen. Dank dem Vertriebsleiter, Herrn Ullrich, bekamen wir ein damaliges Originaletikett zur Verfügung gestellt.



Preisbegünstigte Transitware
Nur für den Verbrauch auf hoher See bestimmt



Ehemals Preisbegünstigte Transitware
Nur für den Verbrauch auf hoher See bestimmt

Auf dessen Grundlage konnten wir eine Druckvorlage für ein neues Etikett, dem alten gleichend, herstellen lassen. Dies wurde möglich, da unsere Christa Roth ihren in London als Grafiker arbeitenden Sohn überredete, diese für uns herzustellen. Nach einiger Zeit waren dann die Vorlagen für das Vorderetikett, mit zwei kleinen Änderungen versehen, und dann auch das Rückenetikett fertig gestellt. Das Rückenetikett war dabei das wichtigere, denn der deutsche Gesetzgeber hat definiert, welche Angaben auf diesem stehen müssen, damit der Flascheninhalt eindeutig beschrieben wird.

Auf das Anbringen eines Strichcodes auf dem Rückenetikett, zu dem uns Herr Ullrich geraten hatte, damit die Flaschen über den Scanner einer Kasse hätten gezogen werden können, verzichteten wir. Wir konnten uns zum damaligen Zeitpunkt nicht vorstellen, dass der neue WBS jemals über den Ladentisch verkauft werden könnte. So wurden die ersten Tranchen ohne Strichcode auf dem Rückenetikett hergestellt.

Die Schilkin GmbH produzierte die erste Tranche, ich holte die ersten Kartons ab und konnte zum 47. Klönsnack in Berlin zur Transitausgabe den neuen WBS präsentieren. Die ersten Flaschen wechselten den Besitzer.



Der Autor im Verbrauchermarkt

In der Folgezeit wurde der WBS auch zur Rostocker Hanse Sail in Warnemünde auf dem Fischmarkt Mittelmole im Stand vom Fischer Eyke Düwel mit viel Engagement und Spaß verkauft, ebenso während der Warnemünder Woche.

Zur Vergrößerung des Kundschaft konnte ich den Verbrauchermarkt HEROS bei Rostock gewinnen. Dieser Markt bestellte direkt bei Schilkin und wurde von dort beliefert.

Die Verhandlungen mit anderen Märkten und großen Einzelhandelsketten (REWE, EDEKA und Kaufland) waren nicht von Erfolg gekrönt, erwarteten diese teilweise Lagergebühren im fünfstelligen Bereich, natürlich im Voraus.

Die Verhandlungen mit der Reederei Adler-Schiffe in Heringsdorf verliefen anfangs erfolgversprechend und der WBS wurde mit an Bord genommen und angeboten. Dort gab es zwar etliche Kaufinteressenten, allerdings hielt der Preis von 11,90 Euro viele vom Erwerb ab. Zu dieser Einstellung trugen sicherlich die Preise auf den „Butterfahrten“ nach Polen bei, wo Spirituosen noch in jüngster Vergangenheit steuerfrei verkauft wurden.

Einzelne Gastronomen und Hotelbetreiber, wie das Fischrestaurant Waterblick in Loddin und das Hotel und Restaurant Wasserschloss Mellenthin auf der Insel Usedom, nahmen ebenfalls den WEINBLATTSIEGEL ins Angebot.

Während der Veranstaltungen des DSR-Seeleutevereins in Reinsberg war der WBS gern gesehen und wurde von den Seeleuten gekauft. Auch die Rostocker Hochseefischer hatten zu ihren Jubiläen größere Mengen Weinblattsiegel geordert.

Weitere Möglichkeiten des Erwerbs des Weinblattsiegels gab es in der Stadt Wolgast im Ostprodukte Verkauf in der Steinstraße. Hier konnte der WBS neben dem Verkauf im Ladengeschäft auch im Internet bestellt werden. Diese Möglichkeit bot auch in Berlin das Geschäft Ostpaket Berlin in der Spandauer Straße an.

Im Mai des Jahres 2013 wurde ich vom Sassnitzer Heimatmuseum als Referent zu einem Sturmgespräch eingeladen. Gesprochen wurde über die Fischkutter für Kuba, die von der DDR im Jahre 1971 gebaut und geliefert worden waren. Hier nutzte ich die Chance, unseren Weinblattsiegel auch auf der Insel Rügen bekannt zu machen. Eine Flasche überließ ich diesem Museum.

Weitere Exemplare erhielten das DDR-Museum in Berlin in der Karl-Liebknecht-Straße 1, das DDR-Museum in Dargen (Insel Usedom), das DDR-Museum in Tutow und das DDR-Museum in Pirna.

Die Anzahl der Kunden und Vertreiber wuchs kontinuierlich. Ich holte bei Schilkin in Kaulsdorf die benötigte Anzahl an Kartons ab. Wenn im Lager der Vorrat sich neigte, wurde wieder eine Partie von Schilkin produziert. Jedoch war Klönsnack Berlin trotz allem nur ein Klein-

kunde, der zwar regelmäßig kleine Mengen abnahm, aber wir fuhren nicht wie EDEKA mit Sattelzügen von 30 Tonnen Ladegewicht an die Rampe, um unsere Bestellungen abzuholen.

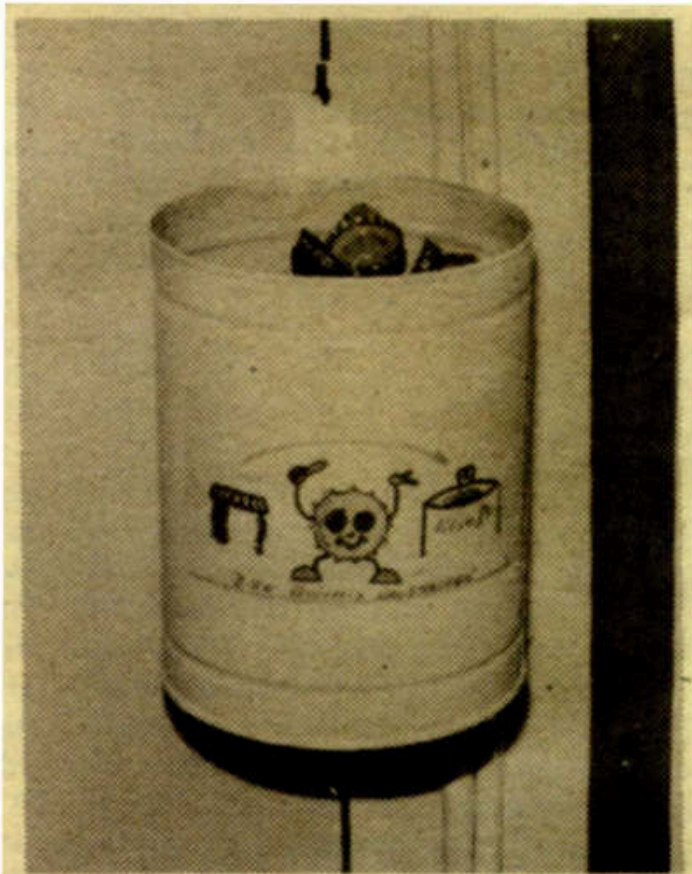
Die Schilkin GmbH musste zur Bereinigung einer Schieflage eine Planinsolvenz durchführen. In diesem Rahmen wurde allen Kleinkunden der bestehende Vertrag gekündigt. Einer Weiterführung der Marke WEINBLATTSIEGEL unter veränderten Bedingungen (höherer Preis und kompletter Abkauf einer Partie in einer Menge von 500 Flaschen) konnte ich nicht den notwendigen Charme abgewinnen. Somit wurden die letzten Flaschen Stück für Stück verkauft und auf der Hanse Sail in Warnemünde im August 2015 wurde noch dem Warnemünder Fischer Eyke Düwel eine Buddel überreicht.



Der Postversand endete mit dem letzten Verpacken einer Flasche. Die allerletzten zwei Pullen gingen bei der Transitausgabe zum 91. Klönsnack in Berlin am 28. September 2015 raus.

Damit ist die Geschichte von der Wiederauferstehung des WEINBLATTSIEGELS in unserer Zeit beendet. Es sei denn ...

Gute Erfahrungen werden gefragt



Auch Kronenverschlüsse sind Sekundärrohstoffe. Eine nachahmenswerte Idee zu ihrer Erfassung hatten die Jugendfreunde auf MT „Wolfen“ (unser Bild).

Nach der Restmülltonne für Staubsaugertüten, der Papiertonne für BILD-Zeitungen, der Biotonne für Kartoffelschalen, der Grüne-Punkt-Tonne für Joghurtbecher, der Glastonne für Hustensaftflaschen wird in Deutschland nun die Wertstofftonne für Kronenverschlüsse eingeführt. Die Seeleute der WOLFEN waren ihrer Zeit weit voraus.

An Gola gönndsch mich dodsauhn!

Mit vollen Lasten und halb vollen Laderäumen verließ MS NIENBURG, zwei Jahre zuvor in Dienst gestellt, den Rostocker Überseehafen wieder einmal in Richtung Ferner Osten. Die Ladung sollte wie üblich in den westeuropäischen Häfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen komplettiert werden und das Schiff danach mit vollem Bauch über den Atlantik und um das Kap der Guten Hoffnung herum, quer über den Indik schließlich bis nach Südostasien und weiter nach Norden schwimmen. Obwohl die Getränkelast in Rostock scheinbar ausreichend mit Hafenbräu und Vita Cola bestückt worden war, hatte die Mannschaft die Getränke bereits zwischen dem letzten japanischen Hafen Yokohama und rückreisend Singapore aufgebraucht oder besser gesagt ausgetrunken. Sollte es den Rest der Reise etwa nur Tee oder Kujampel geben?

Die Reederei besaß ein Einsehen mit den durstigen Kehlen an Bord. Jedes Mitglied der Besatzung durfte sich zwei Kästen mit Getränken aussuchen, die über die Singapore Shipping Agencies Ltd. für die Heimreise übernommen werden sollten. Die Lords bekamen die Wahl zwischen klebriger Coca Cola, süßer Fanta, spritziger Sprite oder herbem Tonic Water. Wenn das nichts war, plötzlich pro Nase zwei Kästen Westgetränke aus der Dose auf der Kammer zu haben!

Jedem Mann 24 Dosen für die Fahrt über zwei Weltmeere und dabei herrschenden Temperaturen um die 30° C an Deck, vom Maschinenraum ganz zu schweigen. Deshalb waren die Vorräte bei manchem schon nach keiner Woche ausgetrunken. Sie schmeckten ja auch zu lecker. Tja, spätestens hinter Mauritius galt wieder das alte „Wir lagen vor Madagaskar ..., in den Kesseln da faulte das Wasser ..., ahoi, Kameraden, ahoi, ahoi.“ Manch einer, der die Dosen im Tiefkühlfach des Pantry-Kühlschranks lagerte, erlebte beim Öffnen des gut gekühlten Getränks eine böse Überraschung. Denn der zum Teil noch flüssige Inhalt der Dose spritzte mit hohem Druck bis an die Decke der Pantry, tropfte auf den Nacken oder in das erstaunt erhobene Gesicht statt sich in die Kehle des nach Erfrischung Heischenden zu ergießen. Nur ein tiefgefrorener Getränkerest verblieb an den Wänden des Weißblechzylinders als Durstlöcher zurück. Hier machten sich offensichtlich physikalische Gesetze bemerkbar, die in der polytechnischen Oberschule nicht behandelt worden waren. Obwohl durch den Unterrichtstag in der sozialistischen Produktion stets praxisorientiert, lagen Bürger, die gut gekühlte Coca Cola am Äquator als Labsal für den Gaumen konsumieren wollten, außerhalb der Vorstellungskraft des sozialistischen Bildungswesens.

Man erspare mir die Szenen, die sich an den Backs rings um die Kannen mit dem plötzlich gegen jede menschliche Vernunft heiß begehrten Pfefferminztee abspielten. Die Zeugungsfähigkeit im kommenden Heimaturlaub nahm durch dessen übermäßigen Genuss rapide ab. Die Rettung vor dem Verdursten rückte erst in Antwerpen mit dem Besuch der Hafenkneipe „Spek en Eieren“ in greifbare Nähe und hier bei einem gut gekühlten belgischen Qualitätsbier der Marken Maes, Stella Artois, Grimbergen, Leffe oder einer der 1000 anderen Biersorten des Landes.

In Rostock angekommen, ging Hiev um Hiev Leergut an Land. Und was sahen plötzlich die müden Augen des Chefstewards? Zu seinem Entsetzen kamen hinter den Leergutkästen auf einmal zwei Paletten Vita Cola zum Vorschein, die sich durch das Um- und Herumräumen der Last nach dem altbekannten Motto „... alles muss versteckt sein!“ vorher dem kritischen Blick der Öffentlichkeit wie eine keusche Jungfrau entzogen hatten. „Was nun?“

Eine Klage wegen Missbrauchs des Devisenkontos der DSR bahnte sich an. Die vollen Paletten konnten mit dem erreichten Verfallsdatum zwecks anderweitiger Verwendung nicht

zurückgegeben werden. Also sagte sich der Steward: „Diese Flaschen verkaufe ich zu Beginn der Reise. Zwei Paletten sind schnell weg und dann werden sich alle auf die frischen Getränke freuen.“ Nee, so was Naives aber auch!

Die Besatzung stieg auf, die Lasten waren erneut gut gefüllt, die Laderäume halb voll; sie würden ja in Westeuropa wieder ergänzend beladen werden. „Klar vorn und achtern!“ – und das Schiff machte flotte Fahrt Richtung Fernost. Die Hauptmaschine lief wie ein Bienchen, die Hilfsdiesel hämmerten ihren Takt, die Teigknetemaschine in der Kombüse rührte die Sonntagsbrötchen zusammen. Das Einzige was nicht funktionierte, das war der Plan des Stewards. „Spinnst wohl!“, „Das alte Zeug kannst du selber saufen!“, „Willst uns wohl vergiften?!“ und ähnliche verbale Unmutsäußerungen wurden dem Steward aus der geschlossenen Front der Besatzung entgegen geschleudert. Breitgeschlagen und überstimmt rückte der Steward, geschätzt so ab Kap Verde, die frische, wohlschmeckende Vita Cola als Durststiller und Webs-Verdünner raus. Ja, dann wurde die Seefahrt wieder lustig! Sollte sie ja auch sein.

Singapore – Hongkong – Shanghai – Chungjin – Yokohama und zum Abschluss wieder Singapore mit seinen bekannten und begehrten Cola-Girls. Apropos Cola. Leider brach bei den Getränken, kurz nachdem die Festmachertrossen von den Pollern in der Löwenstadt abgeworfen worden waren, wieder der Notstand aus. Die Vita Cola war alle! Naja, fast alle. Da standen ja noch ganz verschämt annähernd zwei Paletten Vita Cola in einer Ecke der Getränkelast. Die waren nun noch etwas weiter über das Verfallsdatum hinaus und geschmacklich um nicht einen Deut besser geworden. Was machte das aber Hein Seemann schon aus, wenn er seinen Webs oder den Schilkin-Wodka verdünnen musste?

Tatsache ist, die nun fast ein Jahr alten Inhalte der weit gereisten Cola-Flaschen flossen allesamt in durstige Matrosenkehlen.

Wer die Reise mitgemacht hat, der wird jahrelang keinen Tropfen Vita Cola mehr herunterbekommen haben. Seine Geschmacksnerven werden sich noch immer an die weit gereiste, arg vergreiste braune Brause der Fernost-Reise des MS NIENBURG erinnern. Und die Seeleute der NIENBURG werden nicht die einzigen mit solchen Erfahrungen gewesen sein.

Kurt-Werner Langer

Bordverkauf

Die Bedingungen der Seefahrt unter DSR-Flagge wurden in den BORDGESCHICHTEN schon unter vielerlei Aspekten betrachtet. Einer fehlt noch, der dazugehörte wie das tägliche Brot – und das wortwörtlich gemeint. Es geht um die technische und verpflegungsmäßige Ausrüstung der Schiffe durch den zuständigen Großhandelsbetrieb, den VEB Schiffsversorgung Rostock (SVR), im Volksmund Schiffsversenkung genannt.

Der VEB Schiffsversorgung Rostock wurde am 1. Januar 1959 gegründet. Vor 1959 mussten sich die Besatzungen selbst behelfen, also ihren Bedarf in den Verkaufseinrichtungen an Land selber sicherstellen. In den 80er-Jahren waren dort etwa 700 Mitarbeiter beschäftigt, die jährlich 6.000 bis 7.000 Schiffe in DDR-Häfen ausrüsteten. Das erste Domizil des Schiffsausrüsters befand sich in der Nähe des Stadthafens in einem alten Speicher, der auch heute noch bewirtschaftet wird. Mit der Errichtung des Überseehafens wurde ein größerer Gebäudekomplex für die SVR erbaut, Bürogebäude, Lagerhallen mit Kühlzellen, etc. Hier konnten alle benötigten Waren zwischengelagert werden. Für gefährliche Güter (Farben, Verdünnung etc.) waren extra Lagermöglichkeiten vorhanden. Diese Gebäude wurden 1965 übergeben.



Der Internationale Basar im Rostocker Stadthafen, 1970er-Jahre (heute Restaurant BORWIN)

Die Kolleginnen und Kollegen der SVR bemühten sich redlich, die Schiffe mit allen erforderlichen Ausrüstungsgegenständen zu versorgen, angefangen bei der Versorgung mit Arbeits- und Berufsbekleidung und Uniformen bis zur Ausrüstung mit technischen Gasen und Signalmunition. Hinzu kam auch die Seekarten-Vertriebs- und Berichtigungsstelle. Die Vielzahl der Artikel wurde von rund 3.000 Zuliefererbetrieben aus der Republik bezogen. Diese Aufgabe war im Laufe der Jahre nicht immer ganz einfach zu realisieren. Es bedurfte stets einer einvernehmlichen Zusammenarbeit zwischen den Verantwortlichen an Bord der Schiffe und den Bordverkäufern der Schiffsversorgung, um „auf einen Nenner zu kommen“. Der General Ship Suppliers, VEB SVR, hielt für die technische Ausrüstung der Schiffe ca. 14.000 Artikel, für die Verproviantierung ca. 3.000 Artikel, für die Duty Free Shops ebenfalls 3.000 Artikel, für die Ausstattung mit Seekarten und nautischer Ausrüstung ebenso diese Anzahl und für die Dienst- und Arbeitsschutzbekleidung rund 2.000 Artikel vorrätig. Wenn auch nicht immer alles permanent vorrätig war, so wurde sich stets bemüht, alle bestellten Waren (Artikel) unter den teilweise komplizierten Rahmenbedingungen zu beschaffen. Die Organisation und Bereitstellung der Waren fiel in die Zuständigkeit der Bordverkäufer. Bei ihnen handelte es sich in der Zeit zwischen 1979 und 1990 fast ausschließlich um Frauen. Ein Teil von ihnen war für die Schiffsausrüstung zuständig, andere für den Schiffsproviant. Eine weitere Differenzierung erfolgte durch deren Zuständigkeit für die verschiedenen Flottenbereiche. Viele von ihnen kamen aus unterschiedlichen Bereichen der Wirtschaft und aus den verschiedensten Berufen und mussten sich erst einmal in diese für sie neue Tätigkeit rein finden.

Von Anfang an existierten gewisse Regeln in Form von Rahmenversorgungsverträgen. In diesen waren Bestellfristen, Reklamationsmöglichkeiten, Festlegung der Liefertermine und

Art und Weise der Rechnungslegung festgelegt.

Im Flottenbereich Asien/Amerika (ASAM) bestanden die Vorgaben u. a. darin, dass mindestens acht Wochen (je nach Fahrtgebiet) bevor das Schiff den Heimathafen erreichte, die Bestellungen beim zuständigen Inspektor eingegangen sein mussten. Von diesem wurden sie dann ordnungsgemäß an die SVR weitergeleitet.

Bei der Bestellung des Proviantes war zum Beispiel zu berücksichtigen

- die Anzahl der Besatzungsmitglieder und Passagiere
- die klimatischen Bedingungen im Einsatzgebiet
- die Lagerfähigkeit der Waren
- ein Sicherheitsvorrat von 10 Prozent auf die vorgesehene Reisedauer

Die Ausrüstung der Verpflegung setzte sich zusammen aus dem eigentlichen Proviant sowie Transitwaren, Handelswaren, Getränken und Artikeln gegen Valutazahlung.

Nach Eingang der Bestellungen bei der SVR begann die Arbeit der Bordverkäufer. Die Aufträge wurden geprüft und dann an die zuständigen Bereiche weitervermittelt. Hier wurden die Lieferungen entsprechend der einzelnen Warengruppen (WG 1 bis 16) zusammengestellt. Befanden sich einzelne Teile nicht auf Lager, wurden sie bestellt, damit alles zum Lieferzeitpunkt vorgehalten werden konnte. Oftmals wurden noch Bestandteile der einen Schiffsbestellung zu einer anderen umgesetzt. Das war abhängig von der Ankunftszeit und vom Auslauftermin des Schiffes. Durch diese Verfahrensweise konnten manche Engpässe überwunden werden. Man darf dabei nicht vergessen, dass die DSR-Schiffe in Rostock, Wismar oder Stralsund beim Inlandsschiffsausrüster SVR für ihre gesamte Reisedauer ausgerüstet wurden. Die Reisedauer betrug bei den „Asiaten“ (FB ASAM) bis zu sechs Monate oder auch länger. Jeder kann sich die Mengen an Proviant, Getränken und Verbrauchsmittel vorstellen, die für diesen Zeitraum benötigt wurden. Und alles sollte im notwendigen Umfang berücksichtigt werden. Lediglich mit den Schiffen der eigenen Reederei konnte man unterwegs Tauschgeschäfte wie in den non-monetären Zeiten der Jungsteinzeit machen.

Sofort nach Ankunft der Schiffe im Heimathafen kamen als Verbindungspersonen zwischen Schiff und Schiffsversorgung die Kolleginnen des Bordverkaufes an Bord bzw. es wurde ein Termin zur ersten Absprache vereinbart. Diese ersten Absprachen waren stets

Was braucht ein Schiff heute für eine Reise?

Proviantspezifikation des MS „Cottbus“

Besatzungsstärke: etwa 40 Mann

Reisedauer: drei Monate

Relation: Rostock-Japan-Rostock

Handelsware:

- 6 600 Kästen Bier
- 500 Kästen alkoholfreie Getränke
- 1 000 Flaschen Wein/Sekt
- 1 Tonne Kartoffeln
- 100 kg Südfrüchte
- 100 kg Obst, sortiert
- 500 kg Gemüse, sortiert
- 400 kg Obstkonserven, sortiert
- 400 kg Gemüsekonserven, sortiert
- 200 kg Gefrierkonserven Obst und Gemüse, sortiert
- 1 Faß Sauerkraut
- 1 Tonne Mehl
- 150 kg sonstige Nahrungsmittel
- 150 kg Brote
- 150 kg Zucker
- 100 kg Marmelade/Konfitüre
- 50 kg Salz
- 50 kg Gewürze
- 400 Flaschen Obstsäfte
- 10 kg Süß- und Dauerbackwaren
- 250 kg Rinderhinterviertel, Kälber, Hammel, Wildschwein
- 250 kg Geflügel
- 70 kg Innereien
- 1 Tonne Rind- und Schweinefleisch, zerlegt
- 250 kg Wurst, sortiert
- 50 kg Schinkenartikel
- 5 400 Stück Eier
- 100 kg Quark
- 200 kg Butter
- 200 Flaschen Öl
- 150 kg Margarine
- 100 kg Käse
- 1 000 kg Fisch, gefrostet
- 100 kg Salzhering
- 150 Dosen Fleisch- und Wurstkonserven à 400 g
- 1 800 Beutel H-Milch (=900l)
- Transitware:
 - 360 Dosen Juice à 550 g
 - 700 Flaschen Spirituosen
 - 100 000 Stück Zigaretten

ein „Mammut“-Termin, denn hier wurden alle Bestellungen durchgesprochen und die Wichtigkeit der einzelnen Positionen für den Schiffsbetrieb geklärt. Auch die Liefertermine im beiderseitigen Einvernehmen und die Realisierungsmöglichkeiten, notfalls Ersatzangebote, wurden bereits abgestimmt, alles abhängig vom Auslauftermin des Schiffes. Es konnte nicht alles an einem Tag geliefert werden, weil dann die gesamte Logistik zusammengebrochen wäre. Auch das ist des Öfteren vorgekommen. Deshalb wurde vereinbart, an welchen Tagen die technische Ausrüstung, der Proviant, die Getränke und die Ersatzteile kommen sollten. Der Bordverkäufer überwachte während der Hafenliegezeit die Belieferung des Schiffes sowohl quantitativ als auch qualitativ. Vor dem Auslaufen wurde das Schiff aufgesucht, um ein Abschlussgespräch zu führen.

Um die Frauen des Bordverkaufs bei Laune zu halten, gab es während der Terminabsprachen stets ein Kännchen und manchmal auch ein kleines Likörchen. Ihre Besuchstermine wurden immer so gelegt, dass die Damen an Bord am Mittagstisch teilnehmen konnten. Für die Qualität des Essens war gesorgt. Die Stamm-, oder während der Hafenliegezeiten auch die Springer-Köche, bürgten dafür. Dieses Angebot wurde gerne angenommen. Immerhin konnten sich auf diese Weise die Frauen ein Bild darüber machen, was aus ihren Lieferungen an Bord gezaubert wurde. Wer den Vorzug genoss, sich durch das Mittagsangebot von 40 Schiffen essen zu dürfen, war besser dran als ein Hafenkantinenbesucher.

Die Übernahme der Lieferungen machte eine bordinterne Zusammenarbeit erforderlich. Der Bootsmann und der Storekeeper wurden hinzugezogen, um gemeinsam mit dem I. Technischen Offizier alles abzustimmen, mussten doch an diesen Tagen alle an Bord zur Verfügung stehenden Hände dafür abgestellt werden. Aber auch mit dem Chief Mate mussten diese Termine geklärt werden, da er bestimmte Teile der Besatzung an diesen Tagen nicht zum Löschen oder Laden zur Verfügung hatte. Unter anderem wurde auch ein Kran samt Führer vom Hafen benötigt, um die Waren an Bord zu hieven.

Im Laufe der Jahre kannten sich die Partner und wussten, wie sie miteinander umgehen konnten. Oft saßen bei der ersten Absprache der heimkehrende I. Ing. und seine Ablösung gemeinsam am Tisch. So konnten Unklarheiten ad hoc auf der Stelle geklärt werden. Im Laufe der Zeit kannten die Bordverkäuferinnen alle Ingenieure, mit denen sie oftmals mehrmals im Jahr zu tun bekamen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die I. Ingenieure der Schiffe stets für die Koordinierung der Bestellung (an Bord), der Weiterleitung und auch für die Belieferung zuständig waren. Alle Reklamationen liefen bei ihnen zusammen und wurden von ihnen weiter vermittelt bzw. nachgefragt. Diese Arbeiten nahmen sehr viel Zeit in Anspruch, sollten sie doch zur Zufriedenheit aller erledigt werden. Es ergab sich oft, dass verschiedene Ausrüstungsgegenstände nicht vorrätig waren. Was nun?, hieß es dann. Jetzt begann das große Feilschen, Einkaufsgenehmigung (EKG) im Ausland oder nicht? Um diesen *worst case* zu verhindern, versuchten die Bordverkäufer ihr Möglichstes, fragten nach oder bestellten die benötigten Teile nochmals. Eine EKG wurde nur nach langen Kämpfen bewilligt, ausgestellt und bedeutete: Man konnte in westeuropäischen Häfen einkaufen. Aber musste das in vielen Fällen wirklich sein?

Jeder DDR-Betrieb hatte eine gewisse Valutarentabilität nachzuweisen. So ergab es sich, dass eigentlich heimische Produkte nur im westlichen Ausland angeboten wurden und dort eingekauft werden konnten. Leider waren sie dort nur für harte Valuta und teurer als sie es im Heimathafen gewesen wären zu erhalten. So gab der eine sozialistische Betrieb dafür die schwer erwirtschafteten Devisen aus, der andere nahm sie ein. Diesen Widerspruch verstehe wer will, aber so sah die Wirklichkeit damals aus.

Die SVR konnte nicht besser sein als ihr Umfeld. 1978, als noch in allen Meeren Fische schwammen, hieß es in einem Werbeprospekt:

„Anglerpech kann schließlich jeder mal haben, selbst wenn er solch nette Angelgefährtin zur Seite hat. Oder sollte man die Nixe für Anglerlatein halten?

Jedenfalls wird in unserem Falle die Mannschaft wohl noch eine Weile auf ihr leckeres Fischgericht warten müssen. Vielleicht hat der Smutje die Sache einfach falsch angefangen? Er hätte den Fisch nur beim VEB Schiffversorgung zu bestellen brauchen. Fische aller Art sind dort tiefgefrostet am Lager und können praktisch à la carte bestellt werden. Bis im Hafenbecken mal ein Hecht anbeißt, ist die Proviantlieferung schon lange an Deck!“

Das waren noch Zeiten!

Die Schiffversorgung wuchs im Laufe der Jahre zu einem großen Unternehmen heran, belieferte sie doch zunehmend auch ausländische Schiffe, die Rostock anliefen. Die Versorgungsleitzentrale war von 6 bis 22 Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen, dienstbereit. Nachts eingehende Bestellungen oder Nachrichten wurden über einen Telefonanrufbeantworter selbstständig aufgezeichnet. Der Fuhrpark der SVR verfügte über moderne Fahrzeuge vom Typ W50 mit hydraulischer Ladebordwand. Der wendige 1-Tonner B 1000 befand sich für die Lieferung mittlerer oder kleiner Ausrüstungsmengen im Einsatz. Bei der Arbeit der SVR war

Qualität gefragt, denn damit wurde auch Politik gemacht. Es sollte der gute Ruf der DDR in die weite Welt getragen werden, wenn es auch nur Lebensmittel waren, die in bester Qualität geliefert, oder auch Ersatzteile, die beschafft wurden.

Der Bordverkauf musste zunächst mit sehr kleinen Büroräumen leben. Drei oder vier Frauen drängten sich in einem Büro. Der Enge konnten die Frauen erst entfliehen, als in den 1980er-Jahren der so genannte „Schwedenbau“ am Ende des Versorgungslagers gebaut wurde. Warum Schwedenbau? Im Hafen wurde die Pier mit den 50er Liegeplätzen verlängert und gleichzeitig eine Fruchthalle errichtet, um die Südfrüchte über Rostock umzuschlagen und nicht mehr in Hamburg. So kam die SVR zu ihrem neuen Bürohaus (mit Sauna). Man hatte bedeutend bessere Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter geschaffen. Der Weg zu den Schiffen war nun zwar etwas weiter, aber das nahm Frau auch gerne per pedes in Kauf. Mit einem Auto wurden die Damen nicht ausgerüstet, sondern sie erledigten alle ihre dienstlichen Besorgungen im Hafen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Gute Leibesübungen, denn wer erinnert sich nicht der langen Wege, die oftmals zu den einzelnen Liegeplätzen zurückgelegt werden mussten?



Allerdings standen einer PKW-Benutzung auch erhebliche Sicherheitsbedenken im Wege. Noch vor materiellen Schäden stand die persönliche Sicherheit im Hafenbetrieb an erster Stelle. Auf den Gleisen waren viele Züge unterwegs, die die Export- und Importgüter zu den Schiffen bzw. von den Schiffen transportierten. Jeder, der sich im Hafengelände bewegte, musste auf seine Sicherheit bedacht sein.



Belieferung des MS J.G.FICHTE in den 1960er-Jahren im ÜSH

Der Bordverkauf war über lange Jahre eine reine Frauendomäne, bis im Jahre 1985 endlich ein Mann den Mut fand, in diese Phalanx einzubrechen. Es war Dieter Reger, ein erfahrener Materialdispatcher der DSR, der die Seiten wechselte. Er war ein anerkannter Fachmann, der die technische Seite der Ersatzteilbeschaffung hervorragend managte und überall Anerkennung fand.

Wenn man dann noch seinen ursprünglichen Beruf kannte, so wunderte man sich immer wieder. Er besaß ein nautisches Patent und war als Nautiker auch mehrere Jahre zur See gefahren. Dieser Zugang war ein Gewinn für die Frauen im Bordverkauf, und vor allem setzte er sich für sie ein.

Oftmals gab es im Bestand der SVR auch verschiedene besondere Güter, wie Porzellan oder andere an Land schwierig zu beschaffende Konsumgüter. Diese konnten die Frauen dann an Bord anbieten, und so konnten auch verschiedenste individuelle Bedürfnisse in den Besatzungen befriedigt werden.

Ein besonderes Phänomen im sozialistischen Wettbewerb bedeutete die Einführung des Qualitätspasses. In ihm bekundete das Schiff gegenüber der SVR seine Zufriedenheit mit der Belieferung. Dieses Formblatt, welches ausgefüllt werden musste, wirkte sich unmittelbar auf die Bezahlung der Kolleginnen aus. Der Autor kann von sich behaupten, immer ein „Sehr gut“ vergeben zu haben. Ich schätzte ein, wie sich die Kolleginnen um das Schiff gekümmert hatten und wie sie sich für die Beschaffung der fehlenden Artikel einsetzten. Leider konnten sie nichts dafür, dass nicht immer alle Wünsche erfüllt werden konnten.

Nach der Wende brachen auch bei der Schiffsversorgung Rostock viele bisher gewohnte Gepflogenheiten weg. Teilweise kam es bei der DSR zu einer Umorientierung bei der Versorgung ihrer Schiffe. Später pegelte sich das wieder ein. Von einer Vorratshaltung ging das Geschäft über zu einer Bestellversorgung, da nun in alle Häfen der Welt geliefert wurde. Mit dem Verkauf der Schiffsversorgung an die Kloska-Gruppe zog neues Leben in die alten Gemäuer ein. Teilweise werden sie auch heute noch genutzt.

Jahre später traf ich die Kolleginnen des Bordverkaufs wieder und zwar zum 50. Jahrestag der Gründung der DSR in der Hanse Messe. Seit dieser Zeit unterhalte ich einen unregelmäßigen Kontakt zu den Frauen. Mein Dank geht an Anny und Gitti, die mich beim Schreiben dieses Beitrages unterstützten.

Hinweise für Seeleute

Mitteilung des VEB Schiffsversorgung, Bereich Proviant, über die Behandlung und Lagerung von Bieren, alkoholfreien Getränken und Weinen und die Rückführung des Leergutes. (Quelle: VOLL VORAUS vom 3. September 1984)

„Aus gegebener Veranlassung möchten wir noch einmal auf die Behandlung o.g. Getränke hinweisen. Uns vorgetragene Reklamationen über Qualitätsmängel bei den genannten Produkten haben ihre Ursache oft in unsachgemäßer Lagerung und Behandlung an Bord. Um Qualitätsminderungen durch unsachgemäße Lagerung auszuschalten, nachstehend einige Hinweise. In der TGL 7764 für Biere, gültig ab 1.9.1980, ist über die Lagerung und Haltbarkeitsfrist, die vom Tag der Abfüllung beginnt, folgendes festgelegt:

Flaschenbier Sorte – Mindesthaltbarkeit ohne Bodensatz und ohne Trübung (Tage)

- Hell – 8
- Edel-Bräu-Hell – 180 (stabilisiert)
- Deutsches Pilsner – 10
- Deutsches Pilsner Spezial (Hafenbräu) – 180 (stabilisiert)
- Bockbier Hell – 10
- Bockbier Dunkel – 10

Die Haltbarkeitsfrist für Edel-Bräu-Hell und für Deutsches Pilsner Spezial (Hafenbräu) bezieht sich nur auf diese beiden Produkte des VEB Rostocker Brauerei. Alle anderen Spezialbiere anderer Brauereien haben eine Haltbarkeitsfrist von 90 Tagen vom Tage der Abfüllung gerechnet und bei optimaler Lagerung. Lagerung und Transport haben so zu erfolgen, daß eine Qualitätsminderung der Erzeugnisse nicht eintreten kann. Die Erzeugnisse dürfen nicht direkter Sonneneinstrahlung und Frosteinwirkung ausgesetzt werden. Die Lagertemperatur muß 5 bis 10 Grad Celsius betragen. Temperaturschwankungen wirken sich negativ auf die Qualität aus. Biere mit Haltbarkeitsgrenzen von 8 bis 10 Tagen sind keine für die Schifffahrt geeigneten Erzeugnisse. Auch bei Bieren mit längerem Haltbarkeitszeitraum sind, wenn sie nicht so behandelt und gelagert werden, wie es die TGL vorsieht, Reklamationen ohne Erfolg. Alkoholfreie Getränke werden auf Grund der spezifischen Bedingungen für die Schifffahrt gesondert hergestellt und stabilisiert. Durch die Stabilisierung wird eine weitaus größere Haltbarkeitsfrist erreicht, als es die TGL für Standardware vorschreibt. Somit ist die Haltbarkeitsfrist für

- Tafelbrunnen/Selterswasser – 120 Tage CO₂-Gehalt 6 g/l
- Fruchtsaftgetränk – 180 Tage CO₂-Gehalt 4 g/l
- Club-Cola, Stern-Cola – 180 Tage CO₂ Gehalt 6 g/l
- Cola-Limonaden – 180 Tage CO₂-Gehalt 5 g/l
- Limonaden m. Fruchtgeschmack – 180 Tage CO₂-Gehalt 5 g/l
- Bitter-Tonic – 40 Tage CO₂-Gehalt 5 g/l

Diese Erzeugnisse müssen frostfrei bei einer Temperatur von max. 15 Grad C lagern. Einer direkten Sonneneinstrahlung dürfen die Flaschengetränke nicht ausgesetzt werden. Die vorstehend genannten Haltbarkeitswerte gelten als Garantiefrieten entsprechend der TGL 6801 für alkoholfreie Getränke vom Tage der Abfüllung. Um die Palette der alkoholfreien Getränke zu erweitern, haben wir uns bemüht, das Erzeugnis Bitter-Tonic in unser Handelsprogramm aufzunehmen. Bitter-Tonic ist stabilisiert. Trotz der Stabilisierung kann es bei ständiger Schiffsbewegung vorzeitig zu Ausflockungen kommen, die aber kein Anzeichen von Verderb oder Ungenießbarkeit sind.

Für die Lagerung von Inlandwein und Importtraubenwein beträgt die Garantiefrist 6 Monate und beginnt mit der Abnahme der Ware. Die Lieferung der Erzeugnisse erfolgt nach den hierfür geltenden Standards (TGL). Ein Garantieanspruch besteht nur, wenn die Ware vorschriftsmäßig gelagert wird. Lagertemperatur 8 – 12 Grad Celsius.

Bei Bieren, alkoholfreien Getränken und Weinen (Inlandabfüllung und Import) sind Aufzeichnungen über das Lagerklima zu führen. Bei evtl. Reklamationen sind die Aufzeichnungen beizufügen.

Zur Rückführung des Leergutes (Bier-, Limo- und Seltersflaschen) ist zu sagen, daß die Flaschen exakt nach weißen und farbigen Flaschen sortiert und zur Abholung bereitgestellt werden müssen. Außerdem ist darauf zu achten, daß die Flaschen nicht verschmutzt werden durch Einbringen von Kernen, Zigarettenresten, Papier, Streichhölzern usw., denn dieser Unrat lässt sich in den Waschanlagen der Getränkehersteller kaum entfernen. Im Interesse einer kontinuierlichen Versorgung ist es erforderlich, mit allem Leergut sorgsam und pfleglich umzugehen.“

Redaktion

Das Kreuz mit SERO

An einem schönen Maitag des Jahres 1989 machte der Betriebsingenieur für SERO, Egon L., aus der Abteilung TFDR, zuständig für die Erfassung der Sekundärrohstoffe (Wertstoffe) von den Schiffen der DSR im Rostocker Überseehafen, seinem Ärger Luft und das auf drastische Weise:

„Die Anmeldung zur Abholung von Sekundärrohstoffen kommt entweder von den Dispatchern der Einsatzbereiche, per Telex oder vom Schiff direkt mit den unterschiedlichsten Mengenangaben. Zum Beispiel: Ein II. Offizier meldet telefonisch die Abholung von 80 Paketen nicht mehr verwendungsfähigen Seenotprovianten vom Liegeplatz 45 an. Auf unsere Frage nach sonstigen Sekundärrohstoffen, wie Stahl- und Buntmetallschrott, Flaschen, Gläsern, Altpapier usw. folgt die Antwort: „Das ist nicht mein Ressort.“



SERO-Ecke mit
Gitterboxpaletten
an Bord



Jugendfreunde und Mitarbeiter der IKL bei der Aufbereitung der Sekundärrohstoffe.

Unser Kollege fährt am nächsten Tag zum angegebenen Liegeplatz des Schiffes – aber, kein Schiff da. Nach einer Hafenrundfahrt entdeckt er es auf Liegeplatz 69. Er meldet sich beim Gangwayposten, der II. Offizier kommt zur Gangway. Unser Kollege sagt, er möchte den Seenotproviant abholen und fragt, warum die Verholung nicht bekanntgegeben wurde. Kein Telefon, sagt der II. Und den Seenotproviant kann er noch nicht abgeben, weil die Schiffsversorgung den neuen Seenotproviant erst anliefern muss. Der kommt mit der allgemeinen Proviantlieferung an Bord. Unser Kollege zerbeißt ein kräftiges Wort zwischen den Lippen und meldet sich beim Gangwayposten ab.

Drei Stunden später ruft der E.-Ing des gleichen Schiffes an und meldet zwei Blei-Akkus als Sekundärrohstoff zur Abholung an. Auf unsere Frage nach sonstigen Sekundärrohstoffen wie o.g. und dem eventuellen Austausch von Gitterboxpaletten bekommen wir zur Antwort: 'Ich bin nur der E.-Ing, Schrott und Altöle macht der I. Ing, und der ist zur Schiffsversorgung Materialbestellungen abgeben.'

Unser Kollege fährt also mit seinem Multicar zum Schiff und holt die zwei Batterien ab. Der I. Ing ist immer noch an Land. Am nächsten Tag meldet telefonisch der I. Ing, die Abgabe von

1,2 t Stahlschrott, 28 kg Kupferschrott sowie drei Fässern Altöl an. Auf unsere Frage nach Flaschen, Gläsern, Altpapier, Thermoplaste sowie Lotsenleitersprossen bekommen wir zur Antwort: „Das ist Sache der FDJ, ich kann mich nicht um alles kümmern.“

Nachdem wir andere, ähnliche Schiffe teilsortiert hatten, fährt unser Kollege am anderen Tag zum Liegeplatz 69. Aber, oh böser Streich, der Liegeplatz ist leer. Der Kollege, im jahrelangen Dienst an der Flotte ergraut und piffig geworden, macht eine kleine Hafenrundfahrt mit Trecker und Hänger und findet das Schiff jetzt auf Liegeplatz 36. Aber die Übergabe der Sekundärrohstoffe klappt wieder nicht. Besatzungswechsel, Komplexablösung, wie immer man auch dieses hektische Treiben nennen will, ist angesagt. Die einen sind noch zu Hause, die anderen sind schon zu Hause. Keiner hat Zeit für die Abgabe der angemeldeten Sekundärrohstoffe.

Am nächsten Tag klappt aber alles, Schrott und Altöl werden übergeben, der neue Bootsmann hat auch noch zwei Gitterboxpaletten mit leeren Flaschen und Gläsern gefunden, nur der frische Seenotproviant ist noch nicht angeliefert worden.

Am darauf folgenden Tag soll das Schiff um 16.00 Uhr auslaufen. Um 13.00 Uhr wird telefonisch dringend die Abholung des alten Seenotproviants vom II. Offizier gefordert. Also wieder hin zum Liegeplatz und endlich Übernahme der 80 Pakete Seenotproviant – Leinen los – bis zum nächsten Hafentörn!

Ein Beispiel, wie wir uns die Zusammenarbeit mit den Besatzungen nicht wünschen. Ein bisschen mehr Einigkeit darüber, was alles während der Hafenliegezeit als Sekundärrohstoff abgegeben werden kann und entsprechend eingeordnete Verantwortlichkeit wünschen wir uns, damit Hafenrundfahrten demnächst vermieden werden können.“

Wem das nicht noch heute irgendwie bekannt vorkommt, der hat bis zur schönsten Jahreszeit dieses Schicksalsjahres mit seinem Dampfer nie im Rostocker Überseehafen festgemacht.

Wolfgang Wendrich

Das Hornhecht-Filet mit Majo-Salat

Ein Stopp auf hoher See, an der Maschine wird gearbeitet. Triebwerkskontrolle steht an. Ein ruhiger Tag für die Freiwachen.

Wer keine Wache hat und nicht gerade schläft, steht an der Reling und versucht mittels Angelsehne und Blinker ein paar Fische an den Haken zu bekommen. In einiger Entfernung kann man in dem klaren Wasser große Schwärme von bunten Fischen erkennen, die uns zu umkreisen scheinen. Trotz größter Ausdauer hat jedoch bis zum Abendessen keiner auch nur einen Schwanz gefangen. Nach Einbruch der Dunkelheit führt Knut auf dem Bootsdeck einen Film vor und ich werde gebeten, ein paar Sonnenbrenner, das sind weite runde Lampenschirme mit sechs oder auch acht Glühlampen drin, an der Reling anzubringen. Diese Leuchten werden bis etwa einen Meter über die Wasseroberfläche abgesenkt und dann eingeschaltet. Das sehr helle Licht dieser Strahler lockt die Fische an und unsere Angelfreunde erhoffen sich dadurch fette Beute: „Petri heil!“

Tatsächlich sehen wir unweit des Hecks einige stattliche Exemplare im Flutlicht umher schwimmen, aber sie halten so weit Abstand, dass sie nicht in die Reichweite der Angelhaken kommen. Ich vermute, dass sie der Lärm der im Maschinenraum hämmernden Hilfsdiesel abschreckt. Unter Wasser ist ja die Weiterleitung der Schallwellen enorm stärker als in der Atmosphäre. Diese Erkenntnis ist Ursache dafür, dass man zwei der Sonnenbrenner nach mittschiffs transportiert und sie dort an der Reling wieder befestigt. Hier ist es wesentlich ruhiger und die Schwingungen der Unterwasser-Schallwellen dringen nicht so intensiv bis hierher. Kurz danach plötzlich hektische Aufregung bei den Angelfreunden. Der I. Ingenieur



hat einen mächtigen, zirka 1,20 Meter langen Fisch am Haken. Mit viel Geduld und fachmännischem Geschick wird schließlich der Meeresbewohner an Deck gehievt und vom Koch getötet. Keiner von uns kennt diese Gattung mit einem gewaltigen Höcker über dem Fischmaul. Selbst der Kapitän, der früher bei der Fischerei gefahren sein soll, kennt diesen Fisch nicht. Man beschließt, das Meerestier wieder in die See zu werfen, um damit vielleicht ein paar Haie anzulocken. Diese Auffassung geht natürlich unserem Koch, Klaus Schröder, gegen den Strich und in Windeseile hat er mit seinem Fleischerbeil und einem scharfen Messer den Kopf vom Rumpf des Fisches abgetrennt.

„Ich werde den Kopf und die Flossen präparieren und die Reste dann nach außenbord entsorgen“, so verkärt er es den Zuschauern und verschwindet mit dem Fisch und seinen Schlachterwerkzeugen in seiner Kombüse. Die Angler gehen nun verstärkt wieder an

ihre Schnüre und Blinker und hoffen auf weitere große Angelerfolge. Ich schlendere nach achtern und schaue voller Neugier mal in die Kombüse rein. Klaus, unser Smutje, ist gerade dabei, den abgetrennten Fischkopf gründlich zu reinigen und mit Hilfe einer ausgedienten Injektionsspritze und Formalin zu präparieren. Eine Trophäe mehr in seiner Sammlung, die schon aus allerhand ausgestopften und präparierten Meerestieren, wie Seeigeln, Flugfischen und ähnlichem besteht.

Der übrige Teil des Fisches wird sorgfältig filetiert und nach dem „Drei-S-System“ – Säubern-Säuern-Salzen – zum Verzehr vorbereitet. Nun steht aber die entscheidende Frage im Raum: „Ist dieser Fisch denn überhaupt genießbar?“

Klaus weiß Rat und meint: „Der Alte ist der Meinung, dass man den Fisch bedenkenlos essen kann, und er möchte doch ein schönes Filet heute Abend noch verzehren.“

Wir sind alle ein wenig skeptisch, obwohl der Duft des panierten Fischfilets aus der Pfanne überaus appetitlich in unsere Nasen steigt und ich eine große Pfütze auf der Zunge verspüre. Nach einigem Hin und Her einigen wir uns auf folgenden Kompromiss: „Wenn der Alte am nächsten Tag ohne Probleme die Mahlzeit gut überstanden hat, essen wir den restlichen Fisch heimlich auch“.

Alles geht gut und nur ein kleiner Kreis aus dem Achterschiff, zu dem auch ich mich zählen darf, verspeist am nächsten Abend die sehr delikat schmeckenden Filets zu einem deftigen Mayonnaisen-Salat a la „Schröder-Bub“, unserem Koch.

Natürlich wird die Mahlzeit erst sehr spät am Abend in der Kammer des Kochs eingenommen, weil ja nicht alle Welt davon erfahren muss. Für die gesamte Truppe hätte der Fisch sowieso nicht gereicht und Klaus hatte ja den Anglern versprochen, dass er die Reste dann nach außenbords entsorgt. Nun, gelogen hat er nicht, denn irgendwie gelangten die Restprodukte doch, wenn auch über Umwege, wieder ins Meer.

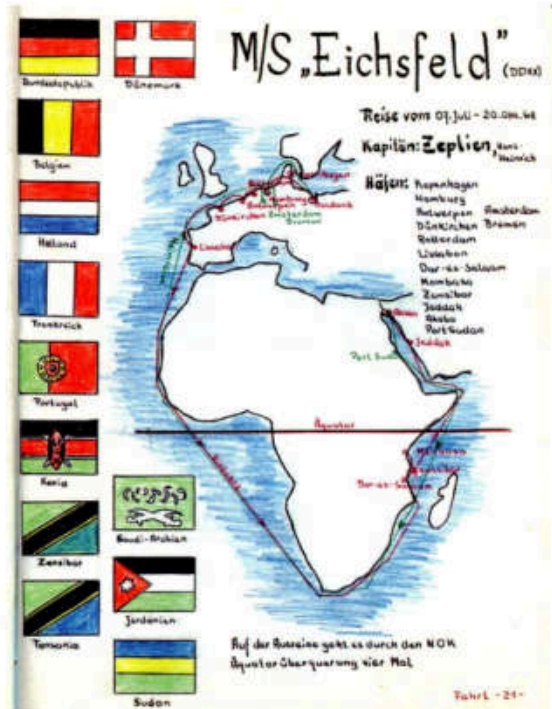
Unsere „Petri-Jünger“ hatten an diesem Abend keinen Erfolg mehr und es blieb bei dem einzigen Fang. Noch in der Nacht habe ich meine Sonnenbrenner wieder abmontiert und in unserem Store verstaut.

Einen Hai gefangen

Das Motorschiff EICHSFELD, in Holland gebaut und am 12. Mai 1967 von der Deutschen Seereederei übernommen, fuhr seinerzeit im Liniendienst nach Ostafrika. Im Juli 1968 musterte ich auf diesem Schiff als I. Koch an. Kapitän an Bord war Hans-Heinrich Zeplien (1937–1993). Während dieser Zeit war der Suezkanal von 1967 bis 1975 nach dem Sechstagekrieg für die Durchfahrt gesperrt. Also fuhren wir von Europa los, um einmal gänzlich den Kontinent Afrika zu umrunden. Den abwechslungsreichen europäischen Häfen folgten viele, zu viele Seetage mit wenigen Abwechslungen im Bordbetrieb. Am Ende unserer Reise würden wir den nördlichsten und letzten Zielhafen Akaba in Jordanien erreicht haben.

Da kam es der Crew gerade recht, endlich einmal im Roten Meer einen

Hai zu fangen. Mitunter wurde für solche Anlässe bei der Schiffsversorgung vor Abfahrt im Heimathafen schon mal eine Milchkanne voll Blut bestellt und anschließend vom Schlachthof Rostock auch geliefert. Damit wollten auch wir im Roten Meer die Haie anlocken.



War es nun in Port Sudan oder doch in Jeddah in Saudi-Arabien gewesen? Das weiß ich heute nicht mehr so ganz genau. Jedenfalls wurde ein kapitaler Hai gefangen und an Bord zerlegt. Zuvor hatte sich an Bord eine für dieses Abenteuer bereite Crew gefunden, um mit der Barkasse und notwendiger





Ausrüstung dieses Ungeheuer der Meere zu fangen. Mit einem beträchtlichen Batzen blutigen Fleisches, aufgespießt auf stählerner Haiangel, sollte dieser Fang gelingen.

Die Jagd begann. Aufmerksam beobachteten die Männer im Boot ringsum die Wasseroberfläche. Endlich näherte sich ihnen ein Hai, immer wieder umkreiste der gefräßige Räuber das Boot, später

den Haken mit dem Fleisch. Um ihn herum die ewig begleitenden Pilotfische. Der Hai zog noch einige Schleifen um den verlockenden Happen. Dann ging alles sehr schnell. Der



Fisch griff sich den verführerischen Klumpen blutigen Fleisches. Trotz freudiger Aufregung – nun musste im Boot alles ganz schnell gehen. Zuerst die Leine laufen lassen, damit sich der Räuber in seinem Element und ausreichender Tiefe austoben kann. Hoffentlich hält der Stahlhaken in seinem Maul, war der einzige Gedanke der Fänger auf dem Boot.

Der Hai tauchte wieder auf, wurde kraftloser, gab aber noch lange nicht auf. Die Seeleute wollten ihm eine kräftige Schlinge aus einem Tau über Kopf und Körper ziehen, damit sie ihn an der Schwanzflosse letztlich an Bord hieven konnten. Zur Betäubung bekam der Hai ständig mit dem Beil Hiebe auf den Kopf.

Danach näherte sich die Barkasse von Seeseite her langsam der Schiffswand, in ihrem Schlepptau der stattliche Hai. Nun musste es nur noch gelingen, dieses Ungeheuer mit eigenem Ladegeschirr an Bord zu bringen. Meter für Meter kam der Fang aus dem Wasser, an der Bordwand



Kapitän Zeplien bestaunt den Fang



nach oben hing der Hai bald ausgestreckt in seiner ganzen Länge über dem Schiffsdeck.

Gespannt wurde der ganze Vorgang an Bord genau verfolgt. Die an Bord Verbliebenen schossen unzählige Aufnahmen mit ihren Fotoapparaten.

Es dauerte eine Weile, bevor der Hai endgültig ruhig mit dem Kopf nach unten hängen blieb. Vorsichtig wurde



er dann auf das Deck gefiert. Staunend schauten wir auf den grauen Fischkörper. Vorsichtig, ehrfurchtsvoll berührten wir seine äußerst reibeisenraue Haut. Eine besondere Trophäe stellte die vollendet geformte Schwanzflosse dar. Begehrte Objekte waren auch die Zähne. Haizähne sind elfenbeinfarbig und hart, geschrägt wie bei einer Schrotsäge, dreieckig und gezackt wie bei einer Eisensäge. Waren die Zähne herausgelöst, wurden sie unter den am Fang beteiligten Matrosen verteilt.

Mit diesem Hai kam die Besatzung des MS EICHSFELD nach all der Ödnis während der langen Überfahrt um das Kap der Guten Hoffnung zu einem spannenden Reiseerlebnis und obendrein in den Genuss einer schmackhaften Haifischflossensuppe.

Von Anglern und Fischen

„Von Mäusen und Menschen“ überschrieb der amerikanische Schriftsteller John Steinbeck einen seiner Romane. Nun, diese Geschichte mit ähnlichem Titel fällt nicht ganz so dramatisch aus.

Wir lagen mit dem DS ERNST MORITZ ARNDT, kurz EMA genannt, im Hafen von Havanna. Unsere Ladung war so gut wie gelöscht. Es war ein Sonnabendvormittag bei herrlich schönem Wetter. Wir, die Decksgang, standen auf dem Achterdeck herum und warteten darauf, dass irgendwas passiert.

Beim Blick auf die Wasserfläche des Hafens entdeckte ich ein kleines Fischerboot. Dieses Boot schien ziemlich dicht an unserer EMA vorbei steuern zu wollen. Obwohl ich kein Liebhaber von Meeresgetier bin, kam mir der Gedanke, für eine Flasche Schnaps Fisch einzutauschen. Wie es der Zufall wollte, hatte ich gerade eine Flasche Hochprozentigen im Spind stehen. Ich holte diese und hielt sie den Fischern entgegen. Allerdings trug ich mich dabei auch mit dem Hintergedanken, gleich noch ein paar Haihaken zum Angeln mit einzutauschen.

Als die Fischer die Flasche Schnaps sahen, änderten sie sofort ihren Kurs und steuerten direkt auf uns zu. Es bedurfte nicht vieler Worte, sie wussten gleich, um was es ging. Ich musste ihnen nur noch klar machen, dass ich auch drei große Haken wollte. Alle Wünsche konnten erfüllt werden.

Wir hievten zwei stattliche Barrakudas, einen kleineren runden Fisch von rötlicher Farbe und drei Haken an Deck. Alle waren zufrieden. Die Fische holte sich der Koch, die drei Haken gingen an zwei meiner Kollegen und an mich.

Wir ließen unserer Phantasie sogleich freien Lauf und gründeten zu dritt eine Angel-Genossenschaft für ein Wettangeln gegen den Rest der Crew, die nur mit kleinen Angelhaken ihr Glück versuchte. Am Sonntag kam dann Fisch für alle auf die Back, nur ich begnügte mich mit Rührei. Nach dem Mittagessen standen wir wieder als Gruppe an Deck. In unser gemütliches Beisammensein mit einer Flasche Bier stieß plötzlich der Käpt'n Arno Schulz. Mit erhobenem Zeigefinger steuerte er auf unsere Gruppe zu und fragte, wer das mit der Flasche Schnaps verbochen habe. Ich wurde immer kleiner, hob aber trotzdem meinen Arm und sagte: „Ich“. Es brach aus ihm heraus: „Wollrath, das war das Beste, was ich je an Fisch gegessen habe. Du bekommst die Flasche Schnaps ersetzt und wenn es wieder mal so klappen würde, wäre das prima!“ Dann war er auch schon wieder weg.

Unsere Ladung war bald darauf vollkommen gelöscht. Wir verließen den Hafen von Havanna, um in einem kleinen Hafen einige Seemeilen entfernt Zucker zu laden. Von einem Hafen war allerdings nicht viel zu sehen, als wir dort eine Meile von der Küste entfernt vor Anker gingen. Die Wassertiefe war sehr gering. Deshalb mussten wir während des Ladevorganges ständig die Tiefe loten, um dann immer weiter raus auf See zu verholen. Die süße Fracht kam auf flachen Schuten, die von Schleppern zu unserer EMA gezogen wurden. Diese Schuten waren mit einem Mast und großem Segel bestückt. So konnten sie, sobald sie leer waren, selbst zurücksegeln. Es herrschte ein beständiger auflandiger Wind.

Unsere Liegezeit vor der Küste dauerte einige Zeit. Die kubanischen Stauer quartierten sich achtern unter dem Poopdeck ein, wo sie die ganze Liegezeit über blieben. Ihre Mahlzeiten bereiteten sie selbst zu, was uns von dieser Ecke des Schiffes fernhielt. Die Speisenzubereitung war mit einigen Gerüchen verbunden, die unseren Nasen nicht gerade schmeichelten. Wie schon erwähnt, besaßen wir ja fast alle eine Angel. Die hingen an der Bordwand herunter.

Die einzigen, die Fische in Massen fingen, waren die an Bord weilenden Kubaner. Sicherlich hatten sie die richtigen Köder dabei. Wir drei mit den Haihaken hatten dann doch mal Glück. Büchner Paul zog einen Pilotfisch aus dem Wasser. Als der an Deck lag, ließ er nicht mehr davon ab. Er hatte sich so fest gesaugt, dass er sich erst, mit einer Persenning um den Schwanz gewickelt, bei Anstrengung aller Kräfte mit einem lauten Knall von Deck lösen ließ. Da er nicht für essbar gehalten wurde, teilten wir ihn in drei Stücke und befestigten diese an unseren Haihaken.

In dieser Nacht hatte ich Wache und stand mit dem Dritten auf der Brücke. Da nichts los war, meldete ich mich kurz ab, um unsere sämtlichen Angeln zu überprüfen. Ich ging von mittschiffs nach achtern, kein Erfolg. Auf dem Rückweg dachte ich mir, guckst noch mal nach deiner eigenen Angel. Ich bemerkte, als ich auf das Wasser schaute, dass ein Schwarm größerer Fische direkt auf unser Schiff zu schwamm. In dem Moment, als ich meine Angel (der Haken war ja nur mit Seemannsgarn durch die Öse befestigt) aus dem Wasser ziehen wollte, merkte ich, dass das verdammt schwer wurde. Mit aller Kraft zog ich. Als ich den Fisch kurz vor dem Schanzdeckel hatte, sah ich sein breites Maul. Am liebsten hätte ich wieder losgelassen. Im Dunkeln vermutete ich einen Hai.

Dann entschied ich mich doch, ihn an Deck zu holen. Mit aller Kraft und einem Ruck hatte ich ihn an Deck und gleichzeitig meine lose Angelleine samt Haken in der Hand. Wahrscheinlich hatte ich ihn zufällig mit dem Haken am Maul erwischt. Es war kein Hai, aber immerhin ein stattlicher Kerl von fast 1,40 m Länge. Stolz ging ich auf die Brücke zurück, um meinen großen Fang dem Dritten zu melden. Er machte sich sofort auf den Weg, den Koloss zu besichtigen. Er wäre schon tot, meinte er, als er zurück kam, und das nach nicht mal zwei Minuten. „Wecken Sie sofort den Koch, er soll ihn mal in die Kühllast bringen!“

Am nächsten Morgen bestaunten alle erst einmal meinen Fang. Der Koch wusste nicht so recht, wie er den Fisch zubereiten sollte. Nach langem Überlegen kamen wir auf die Idee, die Kubaner zu fragen. „Wie wird dieser Fisch zubereitet und wie schmeckt er am besten?“ Ihre Antwort war sehr ernüchternd. „Von dem schneiden wir immer erst ein Stück ab und geben es der Katze. Wenn die Katze stirbt, essen wir ihn nicht.“

Da wir keine Katze an Bord hatten, ging er über das Schanzkleid wieder zurück in sein Element. Sollten sich doch seine Artgenossen dort seiner annehmen. Irgendwie war uns dadurch die Lust am Angeln vergangen. Die „Angel-Genossenschaft“ wurde wieder aufgelöst.



Sowjet-Frachter auf der Reede Havanna

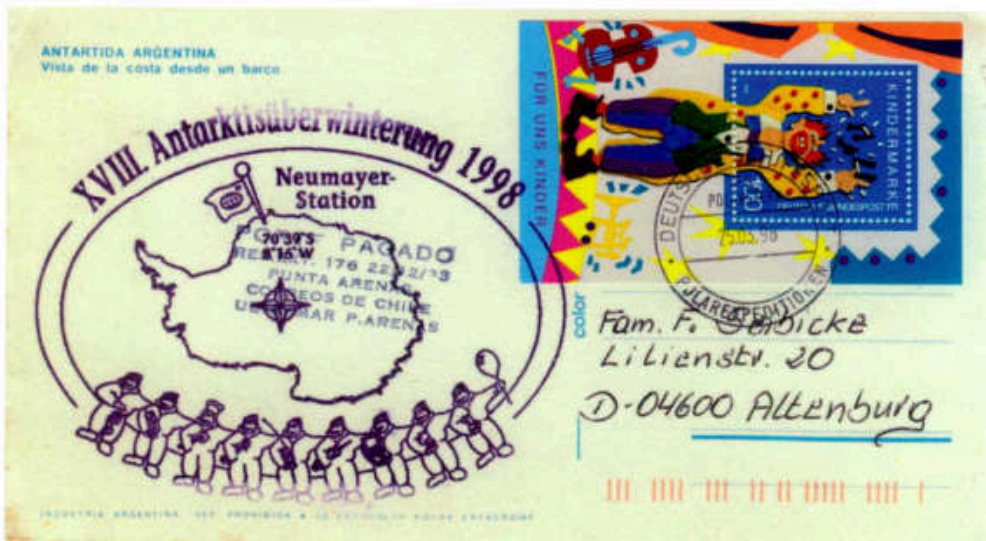
Über die Post

Wer schreibt, mal ganz ehrlich, heute noch Briefe? Nicht einmal die zur See fahrenden Männer und Frauen sind in der Regel mehr darauf angewiesen, auf diesem Wege Kontakt mit der Familie, mit Freunden und Bekannten zu halten. Das war zu Zeiten der Deutschen Seereederei noch ganz anders. Damals brauchte der Seemann nicht nur Labsal für das stehende und laufende Gut oder für den Magen, er brauchte auch Labsal für die Seele. Und hier kam die Versorgung mit Post aus der Heimat und in die umgekehrte Richtung ins Spiel.

Ein Typ-XD Frachter hatte im Indhira-Dock von Bombay festgemacht. Etliche Besatzungsmitglieder beobachteten interessiert, wie kurz darauf im Tross der Hafen-Behörden, der Zoll vorneweg zum Auffüllen seiner noch leeren Taschen, auch der Reedereiagent mit einer dicken Aktenmappe die Gangway hinaufeilte und in den Aufbauten verschwand. Alle Mann warteten ab diesem Augenblick ungeduldig mit Spannung auf ein Ereignis, dass sich in fast allen Hafenstädten kurz nach dem Einlaufen für jeden von ihnen mehr oder weniger erfolgreich wiederholte. Briefausgabe! Das Prozedere glich in seiner Bedeutung fast dem Verteilen von Post anno dunnemals im heimwegeladenem Kinderferienlager.

Gerechtigkeit gab es nach dem Empfinden manches Jan Maaten hierbei leider nicht. Allzu viele gingen immer wieder leer aus. Mancher konnte sich über einen Brief freuen, ganz wenige jubelten über ein Dutzend oder gar noch mehr Briefe. Wenn das Schiff zur Schlafenszeit einlief und der Wachoffizier nachts gegen halb zwei solch ein dickes Paket von Neuigkeiten aus der Heimat dem Adressaten auf die Koje warf, dann ging für den die Sonne vier Stunden früher auf.

Aber jeder bekam, was er verdiente. Der Einzelne trug selbst die Schuld, falls es mit der Post nicht so recht klappen wollte. Mancher hatte seine Versorgung mit Nachrichten aus der Heimat aus verschiedenen Gründen ungenügend organisiert. Faulheit, Gleichgültigkeit oder Unkenntnis auf beiden Seiten waren im Spiel. Unter Umständen hatte sich Hein Seemann einen Missgriff bei der Wahl seiner Briefpartnerin geleistet, denn die Seemannsbraut



Postkarte Antarktis, Schiffspost FS POLARSTERN via Paquebot Punta Arenas/Chile



LA POSTE 22865A

03-03-10 FRANCE



Ein Nachkomme der DSR

musste erst gefunden werden, die bereit war, ihre freie Zeit nicht auf dem Tanzboden mit diversen Kavalieren zu verbringen, sondern diese ausgiebig in das Briefe schreiben im stillen Kämmerlein zu investieren. Eine solche Frau ließ sich nicht so einfach backen, die jeden zweiten, dritten Tag lange Briefseiten füllte.

Einige Tage vor dem Einlaufen in Bombay hatte der schlitzohrige Storekeeper seine mitreisende Ehefrau heftig gedrängt, ihren Brief nach Hause unbedingt bis zur Sichtung der im blauen Meer vor sich hindümpelnden Postboje, die laut Brücke am nächsten Morgen erreicht werden sollte, zu Ende zu bringen. Sie habe sich für diese kleine Anstrengung genügend lange am Pool erholen können, meinte der Storeviz. Das Schiff befand sich mitten im Indischen Ozean. Die Empörung der Gemahlin war groß, als sie früh beizeiten mit ihrem Brief zum Wachoffizier auf die Brücke gezogen kam und ihr schmunzelnd die Abnahme des Briefes abschlägig beschieden wurde.

Im nächsten Hafen war dem Eisbär von einer flüchtigen Bekannten aus dem letzten Landurlaub ein Brief über die Agentur nach „Karachi, Pakistan, SOWJETUNION“ geschickt worden. Pakistan, Usbekistan, Kasachstan, Kirgistan, Tadschikistan, Absurdistan. Die Absenderin war sich als Absolventin des sozialistischen Bildungswesens sicher, dass alles was mit ...stan endete nur zur großen Sowjetunion gehören konnte. Aber die Post war pliffiger als man glauben konnte.

Irrungen und Wirrungen – die Kommunikation der Seeleute über Meere und Kontinente mit der Heimat war nicht nur aus der Funkbude heraus eine komplizierte Sache. Der Weltpostverein mit seinen Unterorganisationen konnte Ehen retten oder verderben.

Reinhard Lachs bemerkt sehr treffend: „Die Neuigkeiten waren manchmal zwar schon Wochen alt, aber das spielte keine Rolle. Nur waren nicht alle Briefe geeignet, um Freude aufkommen zu lassen. Es gab da schon Nachrichten, die den Seemann das Fürchten oder Rechnen lehrten. Man sagt immer, Vater werden ist nicht schwer, aber wenn es zu einem ‚ungünstigen Zeitpunkt‘ angekündigt wird, kann es dem Adressaten auch schwer auf die Nieren gehen. Nicht jeder hat sich über solche ‚Freudenbotschaften‘ auch richtig gefreut. Viel schlimmer noch waren Aufkündigungen einer Verlobung oder gar einer Ehe. Da habe ich es schon erlebt, dass sich gestandene Männer vor Verzweiflung nicht mehr im Griff hatten.“

Bei allen Schwierigkeiten und Hindernissen auf den Postwegen rund um den Erdball, es gab eine für Absender und Empfänger gleichermaßen einfache und preiswerte Lösung, damit private Informationen einen wichtigen Beitrag zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse unserer Seeleute leisten konnten. So schön formuliert hieß es in den einschlägigen Organen wie dem VOLL VORAUSS. Der einfachste Weg: Der Brief wurde mit Empfänger- und Schiffsnamen sowie einer Frankierung von 20 Pfennigen (!) nach Rostock zur Reederei geschickt. Und schon ging alles seinen sozialistischen Gang.

Die Adresse lautete knapp und einprägsam:

VEB Deutsche Seereederei
Haus der Schifffahrt (später Überseehafen)
Poststelle
25 Rostock

Diese Anschrift konnte Hein Seemann selbst noch Zufallsbekanntschaften vom letzten Landgang ohne weitschweifige Erklärungen mit auf den Nachhauseweg geben: „Schreib mir mal!“

Das Bemühen, einen Brief auf diesem Wege an den Mann zu bringen, kam allerdings dem berühmten Schuss ins Blaue sehr nahe. Irgendwann und irgendwo auf diesem Erdball, vom Absender nicht vorhersehbar, würde der Brief den Empfänger eines Tages erreichen, lautete das Resultat. Um die Weiterbeförderung kümmerte sich die Reederei im Rahmen ihrer Dienstpostabwicklung. Von der Poststelle erfolgte jeden Mittwoch Luftpostversand von Briefsendungen zu den in ausländischen Häfen liegenden Schiffen. In DDR-Häfen liegende Schiffe wurden von der Poststelle täglich beliefert. Letzte Wünsche aus dem Binnenland für dringliche Besorgungen im Internationalen Basar ließen sich so noch an den Mann bringen, bevor der Seesack für den Heimaturlaub gepackt wurde. Die betriebliche Poststelle war keine Einrichtung der Deutschen Post, gleichwohl handelte sie streng nach den Vorschriften des Weltpostvertrages, gemäß der Vollzugsordnung von Rio de Janeiro 1979 oder früheren Ausgaben.

Telegrafisch - eine Nachrichtenübermittlung, die ebenfalls schon längst vom technischen Fortschritt überholt ist - war der Seemann auch unter der Kabeladresse *Seereederei Rostock* zu erreichen. Allerdings beförderte die Poststelle das Telegramm nur als Briefpost weiter, egal ob das Schiff in Rostock oder Shanghai lag. Es sei denn, der Inhalt war als besonders dringlich zu erkennen. Ließ sich das herauslesen (Niederkunft, Todesfall), leitete ein gewissenhafter Mitarbeiter das Telegramm schon mal zur Weitervermittlung an Rügen Radio weiter. Einschreibsendungen, die nicht sofort ausgehändigt werden konnten, gingen an den Absender zurück. Pakete und Päckchen wurden längstens 14 Tage nach Eingang aufbewahrt. Konnte keine Übergabe an den Empfänger erfolgen, wurde die Rückgabe an den Absender veranlasst. Die zu vermittelnden Briefsendungen durften ein Gewicht von 20 g nicht überschreiten. Soweit die Vorschriften.

Verständlicherweise war dieser Weg der Postbeförderung über die Reederei in Rostock nicht der schnellste und effektivste. Mit Reedereipost wurde auch nicht jeder Hafen bedient.



Schiffspost FS METEOR

Hingegen existierte für jeden Hafen auf dieser Welt eine Makleradresse. Legte der Seemann Wert auf aktuelle private Mitteilungen aus der Heimat, ließ er sich die Briefe direkt über den jeweiligen Makler und meist per Luftpost zum Bestimmungshafen senden. So konnte er sich z.B. sogar im indischen Reedeafen Bedi Port im Golf of Kutch an schmachtenden Liebesschwüren berauschen, wenn der Brief über den Agenten in Jamnagar gesandt worden war. Die DSR-Poststelle war über die Inanspruchnahme dieses Postweges sehr dankbar. Allerdings musste der Absender mehr Aufwand und Porto verwenden. Wer über diese Auslandsadressen nicht verfügte, konnte sie bei der Auskunftsstelle der DSR jederzeit erfragen, denn der Versand über den Dienstpostweg sollte nur in Ausnahmefällen in Anspruch genommen werden. Für viele Seeleute war es jedoch der Regelweg, auf dem sie ihre Briefe erhielten. Normalerweise hing die Segelliste mit den Makleradressen für die Ausreise vor dem Auslaufen Rostock meist am Schwarzen Brett. Dahinter standen die voraussichtlichen Ankunftszeiten (ETA – estimated time of arrival) in den Häfen, die für einen pünktlichen Postversand unabdingbar waren. Jeder, der sich nicht privilegierter Beziehungen zum Funkoffizier erfreuen durfte und somit keine Durchschrift erhielt, musste nun mit gekräuselter Stirn die manchmal komplizierten Anschriften dort abmalen. Dadurch entstand eine größere Anzahl von Variationen der Adressen, aber trotz Verballhornung kamen die Briefe meistens an. Die ersten Chancen auf Postempfang wurden allerdings meistens schon dadurch vergeben, weil sich niemand in der Hektik vor dem Auslaufen die Zeit für diese Prozedur nehmen, noch viel weniger einen Brief mit den Adressen in den Kasten an der Hafenpoststelle Überseehafen einwerfen konnte.

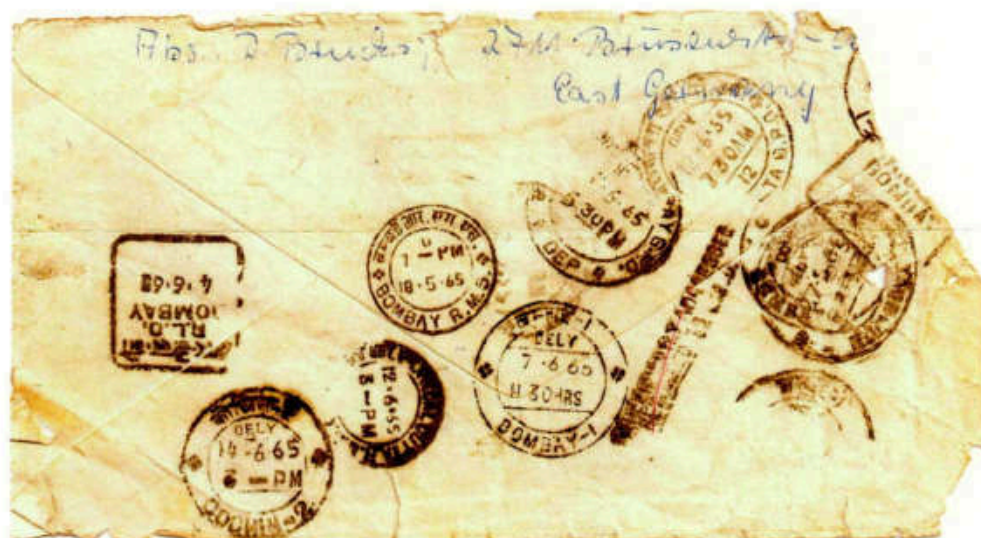
Die günstigsten Termine für das Absenden der Briefe an die Schiffe über die Makleradressen hingen von den Brieflaufzeiten ab, deren geschätzte Dauer auf Erfahrungswerten beruhten. Wer zu knapp kalkulierte, verschaffte engagierten Agenturen zusätzliche Arbeit. Die schickten zu spät eingegangene Post dem Schiff meist hinterher, wenn sie nicht liegen gelassen wurde, bis das Schiff ein halbes Jahr später mal wieder vorbeikam. Oft war der Empfänger längst von Bord gegangen. Manchmal schickten die Agenturen die zu späte Post an die

Cochin:	General Export Co. 2nd Main Road, Kerala Buildings Belers Willington Island <u>Cochin 682003 / India</u>
Chalna:	Birds Bangladesh Agencies Ltd. 50, Shamsur Rahman Road, P.O.Box 4 <u>Chalna / Bangladesh</u>
Calcutta:	The Oceanic Shipping Agency Private Ltd. 13, Brabourne Road, P.O. Box 866 <u>Calcutta 700001 / India</u>
Madras:	Overseas Shipping Agencies 50, Moore Street, Madan House, P.O.Box 112 <u>Madras 600001 / India</u>
Colombo:	Ceylon Ocean Lines Ltd. Monlana Building 184/188, 2nd Cross Street <u>Colombo / Sri Lanka</u>
Bombay:	Marine Transport Company Private Ltd. Wakefield House, Sprott Road Ballard, Estate Fort, P.O.Box 1721 <u>Bombay 400023 / India</u>

Nicht vergessen!! Schiffsname und Name des Empfängers angeben!!

Reederei nach Rostock weiter. Die DSR-Poststelle würde schon damit klarkommen. Es gab der Möglichkeiten viele. Auch „Städterundreisen“ waren beliebt, wenn der Brief dem Schiff beim Nachsenden immer knapp auf der Spur blieb. Der Seemann wollte es nicht glauben, wenn er das Chaos auf indischen Straßen sah, aber sehr engagiert waren die Makler und sehr verlässlich die Postverbindungen in diesem Riesenland. Die Briefe wurden kreuz und quer über den Subkontinent voraus- und nachgesandt, bis sie das Schiff in einem indischen Hafen doch noch erreichten.

Günter Brucks berichtet hier aus eigener Erfahrung. „Vor dem Auslaufen zu meiner ersten Indienreise auf MS FRIEDEN erhielt ich ein Adressenverzeichnis der Häfen, die wir auf der Reise anlaufen würden. Als ich nach zirka fünfeinhalb Monaten wieder zu Hause war, konnte ich meine Angehörigen über diese Adressen unterrichten. Sie könnten die Post auch direkt an die jeweiligen Häfen per Luftpost schicken. Die zweite Reise nach Indien begann und ich erhielt meine Post wie üblich über die Reedereipost, was auch einwandfrei klappt.“



Meine Schwester wollte mir nun mal einen Brief an eine der angegebenen Adressen schicken. Sie sandte den Brief zum Makler nach Bombay, Wakefield House, Sprott Road. Es sollte einige Zeit vergehen, bis ich den Brief in den Händen halten konnte. Eine Odyssee des Briefes durch Indien begann. Der Brief reiste dem Schiff immer hinterher und lernte somit die Postämter bzw. Schiffsmakler vom Bombay, Cochin, Kalkutta und vielleicht noch weiteren Hafenstädten kennen. Schließlich erreichte mich der Brief auf der Heimreise im Suezkanal. Da er stark beschädigt war, steckte er in einem weiteren Umschlag, der ebenfalls schon mit einigen Stempeln und Schriftzeichen versehen war."

Das Porto für Luftpostsendungen hing von deren Gewicht und den Entfernungen rund um den Erdball ab. Meistens hatte der Absender zwischen Sassnitz und Oberwiesenthal keine Chance, die richtige Gebühr zu ermitteln, wenn er sich nicht gut auskannte und mit einer Briefwaage hantieren konnte. Die gab es im Handel als eines der 1000 kleinen Dinge – im Gegensatz zu manch anderem Gegenstand, der lebensnotwendiger gewesen wäre, wie zum Beispiel Zahnbürsten. Der Briefschreiber tat immer gut daran, die Sendung direkt am Postschalter aufzugeben und nicht blindlings in den gelben Kasten zu werfen. Zum Glück existierte damals in jedem noch so kleinen Dorf eine Poststelle. Die Schalterkräfte hatten sich schnell auf die Kundschaft mit den Sonderwünschen eingestellt und empfanden regelrechten Stolz, wenn aus ihrer Klitsche ein Brief nach Buenos Aires oder Yokohama abging.

Das Mindestporto für Luftpostsendungen kann man nach heutigen Maßstäben nur als Traumpreise definieren. 40 Pfennige insgesamt kostete der leichteste Brief nach China, 50 Pfennige nach Kuba, Nordkorea und Vietnam. Ins nichtsozialistische Ausland wurde es etwas teurer. Dorthin betrug die Grundgebühr ohne Luftpostzuschlag nicht 20 sondern 35 Pfennige. Also waren 65 Pfennige für einen Brief nach Südostasien und in den Fernen Osten zu berappen, 75 Pfennige nach Argentinien. Wer bei diesen Gebühren nicht dazu verführt wurde, zur Feder zu greifen, dem war der Seemann in der Ferne wahrhaftig schnuppe.

Wurden Luftpostsendungen in Mitteldeutschland während der Zeiten der Leipziger Messe aufgegeben, nahmen diese am „Messe-Sonderflugverkehr“ teil, was mit einem entsprechenden Stempel dokumentiert wurde. In Durban/Südafrika kamen Briefe mit diesem Stempelabdruck an, obwohl kaum anzunehmen war, dass eine Interflugmaschine in diese Richtung startete.

Eilbriefe nach Hamburg oder Bremen liefen zwei bis vier Tage. Das war eine lange Zeit, wenn heutzutage ein normaler Brief, um 16 Uhr in den Kasten gesteckt, am nächsten Vormittag schon irgendwo in Deutschland zugestellt wird. Aber man muss berücksichtigen, dass diese Briefe noch durch die Hände von Leuten mit besonderem Interesse gingen. Nach London oder Antwerpen ging es auch nicht viel langsamer. Luftpost nach Port Said, Colombo, Karachi oder Bombay brauchte vier bis acht Tage. Ansonsten war man gut beraten, wenn für asiatische und südamerikanische Häfen 14 Tage eingeplant wurden.

Der Weg der Briefe über die Poststelle der Reederei war während der Heimreise des Schiffes fast immer die sicherste Bank. Vor allem im Flottenbereich Asien/Amerika kristallisierte sich die Hafenfolge für die Rückladung meist erst im Reiseverlauf heraus. Ladungsangebote und



Sonderpostwertzeichen Überseehafen Rostock

Ladungshäfen wurden in munterer Reihenfolge bestätigt und wieder gekanzelt. Wenn die Termine endlich standen, war alles zu spät, um die Post noch entsprechend zu lenken. Somit blieb auf Heimreise aus Indien oder Fernost oft nur die Suezkanalpassage für den Postempfang übrig, falls der nicht gerade seine Öffnungszeiten geändert hatte.

In der Richtung Schiff – Land bestand das größte Problem zweifellos darin, besonders in noch unbekannten Häfen, den Brief ordnungsgemäß aufzugeben. Ein eifriger Briefeschreiber konnte die vielfältigsten Erfahrungen sammeln, wenn er seine Liebesschwüre loswerden wollte. Wo liegt das nächste Postamt, wie weit ist der Weg dorthin, wie hoch das Porto? Und wie sehen die Briefkästen aus – rot, gelb, grün oder blau? Würde der Briefkasten jemals geleert werden



Typ IV-Schiff SIERRA MAESTRA

oder war es ein toter? Gehörte er gar zu einer Briefkastenfirma? Wie hoch waren die Sprachbarrieren, um sich zurecht zu finden? Wegen solcher Schwierigkeiten hat sich mancher Seemann das Briefe schreiben ganz schnell abgewöhnt, zumal das Vorhaben noch die knappe Devisenkasse strapazierte.

Wer trotzdem nicht aufgeben wollte oder konnte, um seine Liebste bei Laune zu halten, musste anhand von Stadtplänen oder durch Befragung von Passanten ein Post Office finden. Teilweise lagen die meilenweit vom Liegeplatz des Schiffes entfernt. Dann war guter Rat teuer. In wenigen Häfen ließen sich die gesuchten Anlaufstellen in unmittelbarer Nähe des Hafens finden. Überaus günstig war das General Post Office in Bombay zu erreichen. Es lag nur wenige Meter vom Red Gate des Indhira Docks entfernt. Das G.P.O. war ein repräsentatives Gebäude im englischen Kolonialstil. Am Eingangsportal in der Fort Street vorbei, auf deren Bürgersteigen sich ambulante Schreibstuben mit klapprigen Schreibmaschinen eingerichtet hatten, führte der Weg durch einige Meter „Vorgarten“ mit schattenspendenden Bäumen und einer Begrünung, die 1872 einmal Rasen gewesen sein musste, geradewegs in die große Schalterhalle. Rechter Hand eine Treppe höher in einem Nebenraum wurde ein besonderer Service angeboten. Hier konnte der Kunde, dem Postbeamten im bequemen Ledersessel gegenüberstehend, sich in aller Ruhe die schönsten indischen *post stamps* seiner Wahl aussuchen. Neben den Dauererien befanden sich alle aktuellen Sonderpostwertzeichen im Angebot, die jeden gewöhnlichen Luftpostumschlag zur Visitenkarte des Landes machten und von seiner weiten Reise kündeten. Mit dem dort erworbenen Vorrat an Postwertzeichen war der Briefversand von jedem indischen Port, auch dem kleinsten Reede-hafen, sichergestellt. Der Autor kann aus eigener Erfahrung berichten, dass es sehr vom Vorteil war, sich mit solch einem Brief für eine Tätigkeit im Binnenland zu bewerben.

In Madras führte der Weg vom Liegeplatz ins Zentrum Georgetown ebenfalls am Postbüro vorüber. Das Hauptpostamt von Colombo in der Mawatha Road im Stadtteil Fort war vom Colombo Harbour mit wenigen Schritten zu erreichen. In Havanna stand das Postgebäude in Nachbarschaft des Capitols. Unter Umständen ließ sich der Briefmarkenkauf auch in den Seemannsclubs dieser Welt von Erfolg krönen. Der Souvenirshop im *very british seaman's club of Calcutta* bot 1965 neben Postwertzeichen sogar noch Tigerfelle als Bettvorleger an. Unvergessen ist auch der Briefmarkenkauf im Seemannsclub von Chungjin/Nordkorea. Als darüber hinaus gehendes Angebot standen Ginseng- und Schlangenschnaps im Regal und

ein Glas Soleier auf der Theke. Bei einem Briefmarkenkauf in Rangoon/Myanmar, damals noch Union of Burma, brachte sich auf unerwartete Weise die Heimat in Erinnerung. Auf den Rändern der Briefmarkenbogen mit einer Serie tropischer Vogelarten standen die Worte „VEB Deutsche Wertpapier Druckerei Leipzig/GDR“. Der gute Ruf der Leipziger Druckerzeugnisse hatte sich offensichtlich herumgesprochen. Auch heute noch wird diese Tradition mit dem Druck der beliebten Euro-Noten in Leipzig fortgesetzt. Wie auch immer, jeder Seemann hat ähnliche Erfahrungen gemacht.



Freimachung mit Freistempelmaschine

Manchmal bestand die Möglichkeit, besonders in Reedehäfen, die Briefe gegen Verrechnung des Portos mit dem Devisenkonto des Einzelnen dem Makler zu übergeben. Das Verfahren wurde zum Beispiel auch in Durban/RSA praktiziert, welches Ende der 60er-Jahre noch zum Bunkern angelaufen wurde. Die Gelegenheiten zum Landgang während der Bunkerzeiten waren knapp. Das Verfahren war auch üblich in Häfen mit Landgangsverbot, wie in Bangkok zu Hochzeiten des Vietnamkrieges, und in Dammam/Saudiarabien, wo die Behörden eine Invasion Ungläubiger durch ein derartiges Verbot verhinderten. Die Begeisterung des Valutakassenwirts an Bord über die Verrechnung der Pfennigbeträge hielt sich in Grenzen. Von den Agenturen wurden die Briefe sodann mit Postwertzeichen frankiert, vielfach aber auch nur durch die Freistempelmaschine geschickt. Diese Umschläge könnten wegen ihres scheinbar dienstlichen Charakters manchen professionellen Brieföffner hierzulande stutzig gemacht haben. Vielleicht findet sich in des einen oder anderen „Akte“ die Kopie eines seiner Briefe wieder.

Der Postversand in Richtung Heimat gemäß dem internationalen Schiffspost-Abkommen für Handelsschiffe, PAQUEBOT genannt, war an Bord von DSR-Schiffen lange keine gängige Praxis. Vermutlich hatte die DDR das Abkommen noch nicht ratifiziert. Später konnten dann im Rahmen dieser Vereinbarung auch Briefe mit DDR-Marken in ausländischen Häfen aufgegeben werden. Es war auf jeden Fall von Vorteil, sich vor Reiseantritt mit genügend heimischen Postwertzeichen einzudecken, bestand doch in etlichen Häfen die Gelegenheit, die frankierten Briefe mit dem Diplomaten-Kurier befördern zu lassen oder sie Heimreisenden zu treuen Händen zu übergeben. Doch wozu fuhr Hein Seemann um die Welt, wenn er selbst in Japan oder Argentinien nur das Konterfei von Walter Ulbricht anleckt?

Mit zunehmender Anerkennung der kleinen Republik auf dem diplomatischen Parkett wurde ein eifriger Genosse höheren Ortes von der umwerfenden Idee überwältigt, die Post der Seeleute grundsätzlich nur noch im Diplomatengepäck befördern zu lassen und einen Direktversand über den Briefkasten am Hafentor zu verbieten. Die Auslandsvertreter ließen sich zwar das Eisbein mit Sauerkraut an Bord gut schmecken, aber dieses Ansinnen ging denen dann doch zu weit. Die Schnapsidee hatte sich bald wieder erledigt.

Auf den Briefumschlägen sollte sich die Eigenstaatlichkeit unserer Republik aber schon widerspiegeln. Und so wurde in einer Bordversammlung darauf hingewiesen, dass es nicht mehr erwünscht sei, lediglich das Wort GERMANY in der Anschrift als Heimatland zu verwenden.

Platz sei genügend vorhanden, um dort die GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC zu verewigen. Hein Seemann beließ es meist bei deren Abkürzung. Ob jeder Schalterbeamte im Busch schon wusste, wo GDR oder RDA auf diesem Erdball zu finden waren? Wer weiß das schon zu sagen. Der Vorsichtige blieb lieber beim konspirativen und klassenfeindlichen GERMANY. Dann flogen die Briefe mit der Lufthansa erst mal nach Frankfurt und nicht mit Aeroflot nach Moskau.

Die weltweiten inflationären Tendenzen gingen mit den Jahren an den Portokosten nicht vorüber. Hatte das Porto eines Luftpostbriefes von Indien nach Deutschland 1965 noch eine Rupie gekostet, betrug es 1977 schon 2,30 Rupies. In den dazwischen verstrichenen Jahren konnten sich die DSR-Seeleute auch so mancher satten Erhöhung des Devisen-Handgeldes erfreuen. Darauf ein Smily!

Im Frühjahr 1965 bestand in Karachi Gelegenheit, das bundesdeutsche Forschungsschiff METEOR zu besichtigen. Das Schiff nahm an der INTERNATIONAL INDIAN OCEAN EXPEDITION teil und hatte Waschkörbe voller Sammlerpost erhalten, worin um einen Abdruck des offiziellen Bordstempels zu dieser Forschungsreise gebeten wurde. Daraus konnte die Lehre gezogen werden, ein Bordstempel oder gar ein Schiffspoststempel wertete jeden Brief auf.

Zur Werftausstattung der Typ XD-Schiffe gehörte auch ein großer Karton mit Luftpostumschlägen für dienstliche Zwecke, die die markante Silhouette dieser Stückgut-Frachter trugen. Sie lagen über die Jahre in der Bürolast. Für eine dienstliche Verwendung bestand kaum Bedarf. So wurden sie manchmal für Privates genutzt. Heute sind diese Briefe wertvolle und interessante Stücke zur Geschichte, die jedes für DSR-Devotionalien empfängliche Sammlerherz höher schlagen lassen.

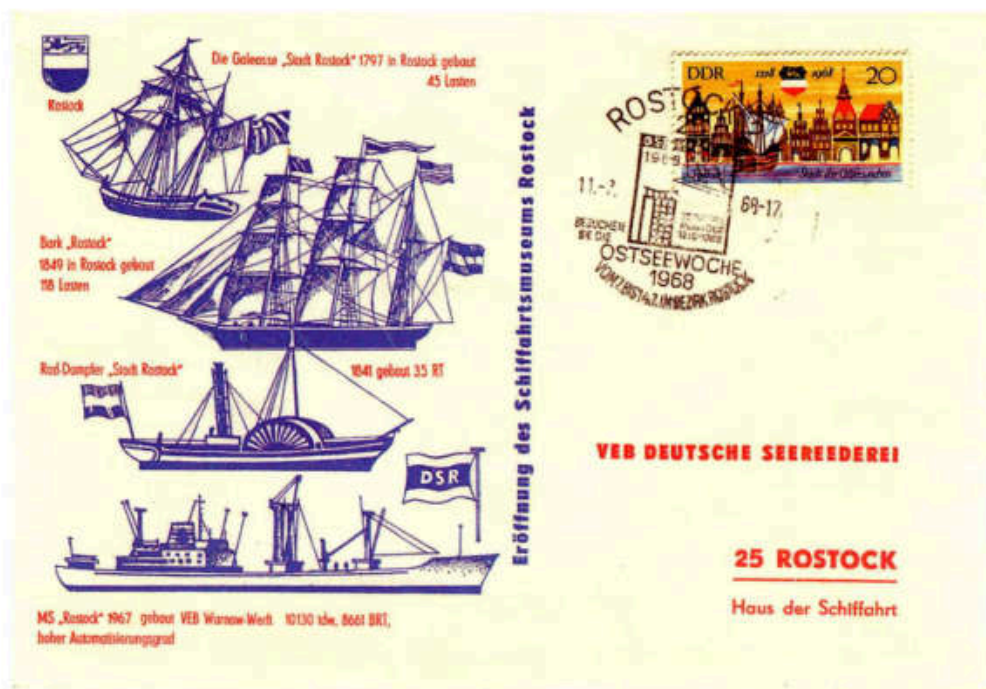
Nach Jahrzehnten ist so manches Seefahrer-Souvenir den Weg alles Irdischen gegangen. Mit den fernen Häfen und fremden Landstrichen gab es oft kein Wiedersehen. Geblieben sind manchem die wunderschön beklebten blau-roten Luftpostbriefumschläge mit den seltenen Stempeln, den exotischen Anschriften und den amtlichen Vermerken, welche die Jahre der Seefahrt für jeden Betrachter greifbar und originell dokumentieren.



Postkarte aus Hongkong zum Jahr des Schweis



Ersttagsbrief Liniendienste der DSR 1982



Sonderbrief anlässlich der Ostseewoche 1968



Kontraste – Seefahrerpost aus der UdSSR

СОЮЗ ОБЩЕСТВ КРАСНОГО КРЕСТА и КРАСНОГО ПОЛУМЕСЯЦА СССР

Почтовая карточка военнопленного Бесплатно
Franc de port

Carte postale du prisonnier de guerre

Кому (Destinataire) An Frä. Helga Probst

Куда (Adresse) Wenningen Günststr. Freiburg
(страна, город, улица, № дома, округ, село, деревня)

Отправитель (Expéditeur) Krieg. Hans Dieter Märtsch

Фамилия и имя военнопленного SSSR Moskau
Nom du prisonnier de guerre Rotes Kreuz

Почтовый адрес военнопленного Postschliessfach 7313/6
Adresse du prisonnier de guerre

В. н. 39.

Kriegsgefangenenpost aus der UdSSR



Postwertzeichen aus der Hafenkantine Chungjin, Nordkorea



Postwertzeichen aus Rangoon, gedruckt in der Leipziger Wertpapierdruckerei



Aerogram aus Santos, Brasilien, DIN A4 gefaltet



Paquebot-Sendung mit DDR-Postwertzeichen aus Santos, Brasilien



Bordstempel der Indian Ocean Expedition, FS METEOR, 1965



Post aus Yokohama mit Stempelabschlag Weltausstellung Osaka 1970



Nachsendung von Hamburg nach Rotterdam



Schiffspoststempel MS ARKONA



Messesonderflug nach Durban, Republik Südafrika



Nachsendung von Chittagong, Bangladesh, nach Vasco da Gama, Goa, Indien



Nur 1,25 Peso. Der Postversand aus Buenos Aires war besonders günstig.

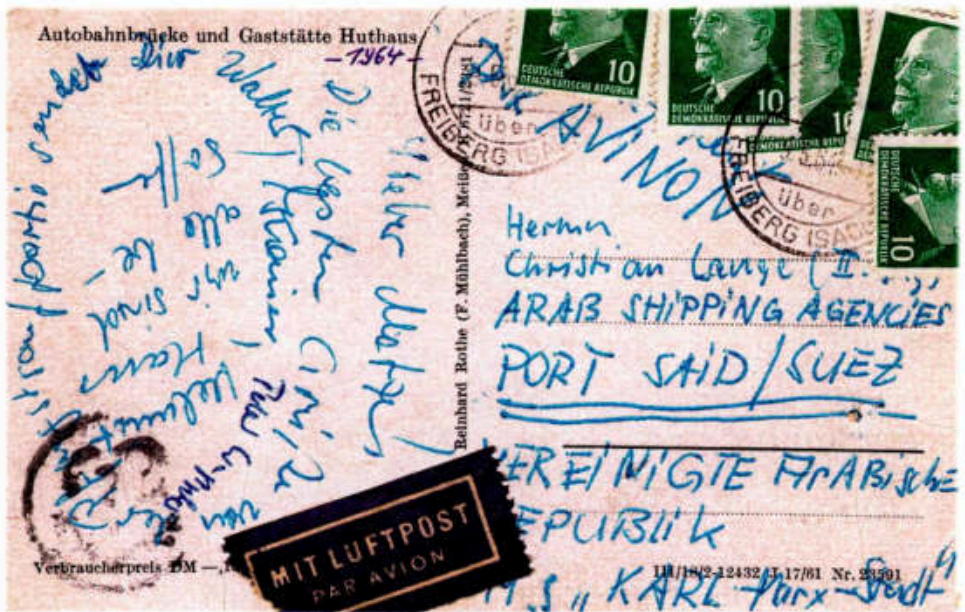
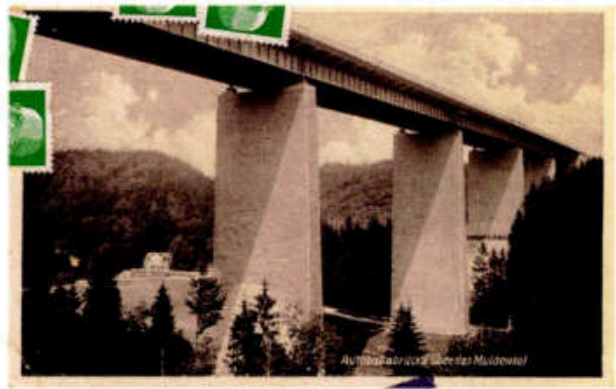


Singapore, zu Fuß vom Keppel Harbour zum Fullerton Square - und ab die Post!

Ein toller Gruß aus der Heimat

Im Juni 1964 erhielt ich in Suez auf der Heimreise von Ceylon und Indien eine tolle Karte von meinen Freunden aus Nossen in Sachsen. Diese besten Grüße von einer „Pfingstaufpartie“ zur Gaststätte Huthaus – später leider abgebrannt – sind schon optisch eine Augenweide. Fünf Briefmarken mit dem Staatsratsvorsitzenden Walter Ulbricht drauf – alle geknickt und wild durcheinander aufgeklebt. Dass so eine Karte überhaupt die Republik verlassen durfte ist bemerkenswert. Aber zur Entlastung der Absender hatten sie gleich mit notiert: „Wir sind alle besoffen“.

Damals habe ich mich über die Karte riesig gefreut und halte sie immer noch in Ehren. Die gesamte Crew des MS KARL-MARX-STADT hat natürlich auch darüber geschmunzelt. Es war eine nette kleine Abwechslung auf diesem Typ-IV Arbeitsschiff.



Mein Eiswinter 1963

Jede Geschichte hat ihre Vorgeschichte, so auch die meine. 1929 geboren, wurde ich im Alter von 15 Jahren als Jungvolk-Jugendlicher noch im März 1945 per Gestellungsbefehl zum Endsieg einberufen. Durch Glück als Einziger bei der Explosion einer Panzerfaust mit dem Leben davongekommen, entkam ich mit weniger Glück nicht dem Angriff durch die Russen in der Langen Straße in Greifswald. Nach zwei Verhören durch den NKWD, den Geheimdienst der sowjetischen Sieger, und verschiedenen weiteren Stationen befand ich mich auf einem Internierungstransport nach Sibirien zur Arbeitstherapie ins Lager 7525/13. Meine Rückreise aus der Internierung nach Deutschland begann im Gegensatz zu vielen echten Kriegsgefangenen „bereits“ im April 1950. So erlebte ich zu meiner großen Freude fünf Mal alle Jahreszeiten in Sibirien, wobei die Winter nicht gerade die angenehmsten waren. Neben der Tagesaufgabe Arbeit ließ ich meinen Neigungen in Richtung Kultur/Musik und Aneignung der russischen Sprache freien Lauf. Sie war Kommandantursprache, die man zwangsläufig verstehen lernen musste. Zurück auf deutschem Boden gab es ein sehr düftiges Resümee meines bisherigen Daseins. Hauptpunkte: Ich hatte durch glückliche Umstände überlebt, keinen Schulabschluss, keine Berufsausbildung. Das reichte nicht für das künftige Dasein und tägliche Überleben aus. Gelegentliche Statistenrollen am Theater halfen mir als erstes über die Runden zu kommen.

Durch einen Hinweis bewarb ich mich 1951 an der Seefahrtsschule in Wustrow auf dem Fischland, um Hörfunker zu werden. Ohne jegliche Kenntnisse in Morsetelegrafie und Funktechnik war es für mich ein recht kühnes Unterfangen, in der vorgesehenen Zeit von knapp drei Monaten die Prüfung zum Hörfunkzeugnis zu schaffen. Meinen Erfolg bezweifelten auch die sich in einem anderen Lehrgang befindlichen ehemaligen Wehrmachtsfunker. Mit starkem Willen und dank meiner musikalischen Veranlagung gelang es mir als Einzigem trotzdem. Eine Anstellung im Fischkombinat Rostock brachte die erste Heuer. In weiteren Lehrgängen wurde 1952 das Funksonderzeugnis und von 1954 bis 1956 das Seefunkzeugnis 1. Klasse erworben. Ausgehändigt wurde aber nur das Zeugnis 2. Klasse. Zwischenzeitlich wechselte ich zur DSR.

Nun kommen wir zum Titel meiner Geschichte. In der politisch neuen Zeit war alles planbar, nur nicht das Wetter. Der Winter war Anfang Januar 1963 so heftig (bis minus 26 Grad), dass die Ostsee außer dem Kattegat komplett zufror. Eisstärken von über 40 cm waren durchaus anzutreffen, von aufgetürmten Eisbarrieren ganz zu schweigen. Die Häfen und Werften waren dicht. Auf Reede Warnemünde lagen bis zu 12 Schiffe der DSR sowie einige ausländische Schiffe im Eis fest. Deren Fracht wurde benötigt, Folgekosten für gecharterte Schiffe sollten so gering wie möglich bleiben, Abfahrten in der Linienfahrt, insbesondere der Fähren von und nach Warnemünde und Sassnitz, mussten abgesichert werden. Schifffahrt war nur mit Eisbrecherhilfe möglich. Aber für eine derartige Eislage war in der DDR noch kein Gefährt eingeplant gewesen. Die Eisbrecher im Ostseeraum waren in ihren eigenen Heimatgebieten im Einsatz, also nicht charterbar. Auf höchster Staats- oder Parteiebene wurde mit der Sowjetunion verhandelt, und man erhielt eine Zusage für Hilfe in der Not. Nach etwa zwei Wochen tauchte der vom „Großen Bruder“ geschickte Eisbrecher WJUGA, Unterscheidungssignal RMPR, Heimathafen Tallinn, Anfang Januar 1963 im Rostocker Hafen auf. Mit großem Medienrummel wurde der Sowjetunion für ihre schnelle Hilfe gedankt. Wie sich herausstellte, befand sich dieser Eisbrecher auf Probe- und Übergabefahrt, d. h. neben

der Besatzung befand sich auch noch das Werftkommando bis Einlaufen Rostock an Bord. Der künftige „Reeder“ war die Rotbannerflotte. Die Besatzung, darunter vier Frauen, war zivil angestellt und unterstand militärischer Obrigkeit. Der Funker beherrschte lediglich seinen militärischen Funkverkehr. Der Eisbrecher hatte eine Vermessung von 3001 BRT, einen diesel-elektrischen Antrieb auf zwei Schraubenpropeller, vier Diesel zur Stromversorgung und wurde von Kapitän Lisjuk geführt. Da die Rotbannerflotte keinen Chartervertrag mit der DDR abschließen konnte, wurde der unterlassen. Spätere, nicht unerhebliche Finanzierungsforderungen wurden aber anstandslos beglichen. Freundschaft hin, Freundschaft her, auch die ist letztlich nicht kostenlos.

Dieser Eisbrecher und die spätere STEPHAN JANTZEN, Seriennummer 21, stammten aus einer größeren Bauserie.

Eisbrechen konnte die Besatzung. Wie aber die Übermittlung der Aufträge vom Seefahrtsamt, der Eiskommission und vom DSR-Dispatcher zum Eisbrecher bewerkstelligen? Englisch-Kenntnisse waren bei der Besatzung kaum vorhanden. Dem eingesetzten Funkoffizier der Deutschen Seereederei, Peter Volk, der als erster auf's Schiff delegiert wurde, wurde ein Dolmetscher der Volksmarine zur Seite gestellt. Es waren aber auch noch andere Dinge zu klären. Das betraf unter anderem den Zutritt zum Funkraum. Der war selbst der sowjetischen Besatzung untersagt! Nach Genehmigung durch „Moskau“, wer und was sich hinter diesem Synonym auch verborgen haben mag, wurde das nun auch einem Deutschen erlaubt. Nicht vorhandene internationale Funk-Dienstbehelfe (zur Kontaktaufnahme mit Küstenfunkstellen, Wetter- und Eisberichte etc.) mussten an Bord gebracht werden. Weiter betraf das die Nutzung des sowjetischen Rufzeichens für den öffentlichen Nachrichtenverkehr. Dieses durfte vorerst nur zur Verbindungsaufnahme mit „Moskau“ eingesetzt werden. Das Schiff hatte sich alle zwei Stunden mit einer entsprechenden Nachricht dort zu melden. Selbst die Mittelwellenanlage musste erst noch zur ersten Kontaktaufnahme mit Rügen Radio und den im Seebereich der DDR liegenden Schiffe betriebsbereit gemacht werden. Offenbar wurde zuvor nur mit Telegrafie auf Kurzwelle gearbeitet.

Nach zwölf Tagen Einsatz wurde im Überseehafen zur Verproviantierung und Ausrüstung festgemacht. Auch der DSR-Funkoffizier stieg ab. Da Russischkenntnisse eine Voraussetzung für den Einsatz waren, fiel die Wahl des Inspektors N. auf mich. Der nun nicht mehr benötigte „Dolmetscher“ stieg später in Sassnitz ab.

Neben der notwendigen Verproviantierung wurde auch noch eine Grenzwellenanlage von der Außenstelle des VEB Schiffselektronik in Marienehe besorgt, durch das Dienstfahrzeug des stellvertretenden Verkehrsministers an Bord gebracht, und installiert. Meine Einsatzzeit war ursprünglich für wenige Tage avisiert. Nun gab es noch ein weiteres ungelöstes Problem. Wie einen Deutschen auf einem sowjetischen Eisbrecher mustern? Hier machte der Amtsschimmel mal einen praktikablen Bocksprung. Eigens für mich wurde eine deutsche Musterrolle geführt. Eine einzige Eintragung enthielt das Dokument und ermöglichte mir den Einsatz vom 23. Januar bis zum 25. März 1963.

Der Eisbrecher arbeitete hauptsächlich im Bereich der Zufahrten zu den Häfen Rostock und Sassnitz. Das aber nur bei Tageslicht, da das Heranfahren an die festsitzenden Schiffe entsprechende Sichtverhältnisse erforderte. Auch ein einzelner Schlepper mit angehängter Schute bekam die benötigte Hilfe. Große Konvois mit mehreren Schiffen in diesem Sinne gab es nicht. Meine Arbeitszeit entsprach der des Eisbrechers, vom Hellwerden bis zur Dunkelheit.

Die freie Verpflegung und die Unterbringung in einer Einzelkabine nebst Reinschiff durch eine Stewardess unterstrichen meine Sonderstellung an Bord nicht sonderlich. Das war

normaler Standard. Meine Heuer bestand abrechnungsmäßig aus meinem „Urlaubsgeld“. Zu einem späteren Zeitpunkt erhielt ich meinen regulären Urlaub mit der Vergütung wie sie einem Funkoffizier zustand.

Nach des Tages Arbeit gab es so manches Plauderstündchen mit dem Kapitän und dem militärischen Kommandeur. Auch die Besichtigung des Eisbrechers bis zu den Antriebswellen stand auf dem Programm.

Wie oftmals im Leben kam auch in dieser Hinsicht ein Zufall gelegen. Zwei Wildenten flogen des Nachts an den beleuchteten Schornstein und fielen als erledigt zu Boden. Aus ihnen wurde ein köstliches Wildentenragout für die Offizierscrew gezaubert, das mit reichlich „stogramm“ nachgespült wurde. Die Nachwehen für einen Ungeübten sind leicht vorstellbar.

Fazit des Einsatzes: Aus dem nur für wenige Tage vorgesehenen Einsatz wurden Wochen. Insgesamt wurden 341 Schiffe vom Frachter bis Fähre und Kutter sowie Segelschulschiff aus „Eisnot“ befreit. Der Gebrauch der russischen Sprache konnte jeden Tag weiter verfeinert werden.

Neben der Bezahlung der Charter, deren Höhe mir nie bekannt wurde, erfolgte zum Ende des Einsatzes für den Großteil der Besatzung eine Einladung ins Gästehaus der Regierung nach Berlin. Sie beinhaltete ein Besichtigungsprogramm mit dem Besuch von Radio Berlin International und auch einen Blick vom Podest vor der Mauer am Brandenburger Tor in Richtung Tiergarten bis zur Siegessäule. Die Gäste der Westseite konnten von ihrem Podest den Osten beäugen. An unserem „Aussichtstag“ bestand auf der Westseite kein Sichtungsbedarf. Ich genoss in diesem Falle ein außergewöhnliches Privileg. Üblicherweise waren das Westschau-Podest und der Besuch von RBI für den gemeinen DDR-Bürger fast tabu. Ist halt nicht von Schaden, wenn Verantwortliche nicht immer alles wissen Schließlich wurde noch das KZ-Lager Sachsenhausen besucht. Den Abschluss bildete ein geselliger Abend mit dem Minister für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann, in seinem Berliner Etablissement. Es dankte quasi der Waffenbruder dem Waffenbruder, denn auch die seeseitigen militärischen Versorgungen der Sowjetarmee und der NVA waren durch das unplanmäßige Wetter behindert gewesen. Der gesellige Abend wurde durch weibliche Anwesenheit aufgelockert.

Auf Seiten der Gastgeber fiel allerdings schon auf, dass ein Besatzungsmitglied des Eisbrechers völlig akzentfrei Deutsch sprach. In der RBI-Abteilung „Romanische Sprachsendungen“ bemerkte man deshalb, die Sprachgewandtheit der Slawen sei unübertroffen. Einer von denen übersetzte vom Russischen ins Deutsche und umgekehrt. Gelegentlich wechselte der sogar vom Deutschen ins Französische! Woher sollten die Berliner auch wissen, dass Funkoffiziere in den 50er- und 60er-Jahren an der Seefahrtsschule in Wustrow Russisch, Englisch, Französische und Spanisch gelehrt bekamen. Sie waren die weltweiten Sprachmittler zwischen Schiff und Land. Später überwog dann der technische Teil in der Ausbildung. Auch „niedere Hierarchien“ ließen es sich nicht nehmen, der Besatzung des Eisbrechers ihren Dank abzustatten. In Rostock wurde die Besatzung am 2. April abends im Festsaal des Klubhauses der Neptunwerft verabschiedet. Dazu hatten das Ministerium für Verkehrswesen, vertreten durch den stellvertretenden Minister Schlimper, die Generaldirektoren der DSR, Zimmermann, der VVB Hochseefischerei, Sommer, und der VVB Hafenwirtschaft, Giesel, eingeladen. Aufgefüllt wurde diese Veranstaltung durch die Eiskommission des Seefahrtsamtes und durch begleitende Ehefrauen. Neben den Dankesworten wurden auch Auszeichnungen verliehen. Das Musikkorps der Volksmarine unter Leitung von Fregattenkapitän Schmidt sorgte für die musikalische Umrahmung.

Die Liegezeit in Rostock nutzte der Eisbrecher zu einem Werftaufenthalt zwecks Revision seiner Hilfsdiesel. Damit wurden die Kosten des Einsatzes zum Teil kompensiert. Danach lief er Richtung Heimathafen aus.

Was bleibt von dieser außergewöhnlichsten „Reise“ meiner Seefahrtszeit? Der Winter 1962/63 fügt sich zu den oben genannten anderen fünf ungewöhnlichen meines Lebens. Es blieb das unmittelbare, neuerliche Erleben einer anderen Mentalität, die Auffrischung und Vertiefung meiner russischen Sprachkenntnisse im täglichen Gebrauch sowie die Erkenntnis, dass man immer Zeiten und Gelegenheiten nutzen sollte, etwas zu lernen. Irgendwann erweist es sich als verwert- und verwendbar.

Gerd Stange

Bonny River

Eine Gruppe junger Leute öffnet die Tür zu Steffens Tanzlokal in Kühlungsborn. Die Töne eines gängigen sentimental Schlagers dringen heraus: „Stille Nacht, oh blaue Nacht im Hafen, in der Ferne rauschen Meer und Wind, und die Schiffe liegen still und schlafen, die von weit, weit her gekommen sind ...“ Die Tür schließt sich wieder. Tatsächlich ist das Rauschen der Brandung hinter der Uferpromenade zu hören.

Hier in Port Harcourt, auf dem Bonny River, ist kein Meeresrauschen zu vernehmen. „Kein Lüftchen mag sich regen“, doch ist „der Wald nicht kirchenstill“. Die Grillen haben ihr nächtliches Konzert angestimmt, drüben im Mangrovenbusch. Er wirkt bedrohlich, finster wie ein Bärenpopo. Es ist sternenklar aber Neumond, der Schein der Decksbeleuchtungen der Schiffe dringt nur spärlich bis zur gegenüberliegenden Flussbegrenzung.

Der Dienst habende Nautische Offizier der UCKERMARK denkt zurück an Kühlungsborn im Jahre 1952. Sein Blick folgt gelangweilt dem Weg seiner Spucke aus der Brückennock bis ins trübe, träge dahin fließende Wasser des Flusses. Die Ausbreitung der Kreise nach dem Auftreffen wird durch die Bordwand gehemmt. Neben ihm liegt griffbereit eine geladene Signalpistole. An Deck patrouillieren zwei mit dicken Knüppeln und Signalraketen bewaffnete Matrosen. Die Gangway an der Steuerbord-Seite ist aufgeholt, die Schotten sind geschlossen.



Die Ruhe, die über den Schiffen, dem Fluss und dem Hafen liegt, trügt. Die Nächte im Afrika des Jahres 1965 gehören nicht der Arbeit, sondern ausschließlich den Dieben und Schmugglern. In Warri war gerade erst eine große Lukenpersenning gestohlen worden. So ist jetzt doppelte Wachsamkeit angesagt.

Der Vordermann ist ein Brite, ED-Line. Mit „go by sea – go ED“ werben sie um Passagiere für ihre Stückgutschiffe. Davor, wo der Kai dem Fluss folgend einen leichten Knick macht, ein Israeli. Der Fluss ist kaum breiter als eine Schiffslänge und macht schon ein Wendemanöver zu einem Problem.

Plötzlich übertönen Motorgeräusche das Zirpen der Grillen, kommen ein halbes Dutzend Kanus mit Außenbordmotoren aus dem Dickicht geprescht. Auf dem Israeli gehen alle Lichter aus. Zwei Kanus beziehen sichernde Position in der Mitte des Flusses,

einer nördlich, der andere südlich des Israeli. Die anderen gehen bei ihm längsseits. Eilig werden Kartons und Kisten mit Konterbande herabgelassen. Meist Whisky und Cognac. Keine zehn Minuten dauert die Aktion. Schon verschwinden vier voll beladene Kanus im Dschungel, die Sicherungsboote decken den Rückzug. An Bord gehen die Lichter wieder an. Die beteiligten Crewmembers ziehen sich, die Hände reinigend gegeneinander schlagend, in die Aufbauten zurück.

Es gab keine weiteren besonderen Vorkommnisse in dieser Nacht. In einer der Nächte, in denen der DSR-Seemann noch nicht als letzter Zeuge traditioneller „christlicher Seefahrt“ vom Ende seiner Reederei in Albträumen geplagt wurde.



Havarie im Ladepumpenraum

Im Frühjahr 1963 lag Motortanker LÜTZKENDORF zur Reparatur in der Warnowwerft. Danach wurde das Schiff auf der Linie Rostock–Ventspils eingesetzt.

Auf der ersten Rückreise vom Ladehafen Ventspils nach Rostock kam es zu folgendem Ereignis:

Wir waren in den Abendstunden aus Ventspils ausgelaufen. Als wir am nächsten Morgen zum Frühstück gingen, hatte das Schiff eine leichte Schlagseite nach Backbord. Kurz darauf meldete der Pumpenmann, dass der Ladepumpenraum zu etwa zwei Drittel des Raumes voll Erdöl stehe. Bei der nun folgenden Besichtigung durch die Schiffsleitung wurde auch festgestellt, dass die explosionsgeschützten Leuchten noch eingeschaltet waren. Diese befanden sich aber in einem schlechten Zustand. Es schwamm schon Erdöl in den Leuchten, was durchaus eine große Gefahr darstellte.

Wahrscheinlich würde es nicht möglich sein, den Raum zu lenzen. Eine kleine Dampfkolbenpumpe war noch betriebsbereit, die sich im oberen Teil des Raumes befand. Ventile für die Inbetriebnahme der Pumpe lagen aber schon unterhalb des Ölspiegels.

Der Kapitän wollte unbedingt versuchen, diese Ventile zu öffnen, um die Pumpe zu aktivieren und das Öl abzupumpen. Er zog sich bis auf die Badehose aus; der Funker musste ihn mit einer Sogleine sichern. Er nahm einen „Schluck“ Atemluft aus der Flasche eines Atemschutzgerätes und tauchte in das Öl, um die Ventile zu öffnen, was nach mehrmaligem Abtauchen gemäß seiner Aussage auch gelungen war. Anschließend kam es zu einem heftigen Streit zwischen dem I. Nautischen Offizier und dem Kapitän, weil die Gefahr einer Gasexplosion beim Betreiben dieser Pumpe zu hoch war. Das Unterfangen wurde erst abgeblasen, als der I. Offizier dem Kapitän androhte, mit der Besatzung in die Boote zu gehen, falls die Pumpe eingeschaltet würde.

Der Kapitän unterzog sich nach seinen „Tauchgängen“ nun mit Hilfe des Oberstewards unter großem Aufwand einer Reinigung. Da kein warmes Wasser in seinem Sanitärtrakt vorhanden war – der Boiler war defekt – gestaltete sich diese besonders langwierig.

Wir setzten unsere Reise bis auf Reede Warnemünde fort. Dort sollte mit einem Schlepper eine transportable Dampfmaschine gebracht werden. Ein Inspektor der Reederei kam ebenfalls an Bord, welcher aber ebenso wie der Schlepper schnell wieder verschwand. Man war sich nicht sicher, ob wir die Havarie ohne weiteren Schaden bewältigen würden.

Die Dampfmaschine wurde nun mit Putzlappen umwickelt, vorsichtig in den Raum gebracht und mit Druckluft anstatt mit Dampf betrieben. Es gelang uns, das Erdöl wieder aus dem Pumpenraum zu entfernen.

Jetzt stellten wir die Ursache fest. In der Werft war vergessen worden, Probebohrungen vom Ladetank zum Pumpenraum wieder zu verschließen. (Für die Klassifizierung des Schiffes wurden die Wandstärken auf diese Weise gemessen).

Die nun folgende Reinigung und Gasfreimachung des Raumes war sehr aufwändig, auch mussten die Ladungspumpen komplett überholt werden. Die Schiffsleitung beschloss, nach Beendigung unserer Arbeit den Antrag auf eine Tankreinigungsprämie zu stellen. Die Höhe der Prämie sollte sich, wie es bei Ladungsumstellungen durch die Besatzung üblich war, auf eine Summe von 8000 Mark belaufen. Das wurde aber von der Reederei nicht genehmigt. Man trat in lange Verhandlungen mit der Rechtsabteilung der Reederei ein und einigte sich schließlich auf eine Summe von 6000 Mark. Schiffsleitung und Pumpenmänner erhielten je 1000 Mark, der Rest ging zu gleichen Teilen an die an der Behebung des Schadens beteiligten Besatzungsmitglieder.

Eine Hauptmaschine für die POSEIDON-Schiffe

Im Schiffbau, dem Haupteinsatzgebiet großer Dieselmotoren, führte die Entwicklung in den 60er-Jahren zu immer größeren und schnelleren Einheiten. Die Steigerung von Schiffsgrößen und Geschwindigkeiten erforderte eine Erhöhung der Antriebsleistung. Neue Möglichkeiten in der Auslegung leistungsstarker Schiffsantriebsanlagen entstanden durch das Vordringen des mittelschnelllaufenden Viertakt-Tauchkolbenmotors mit Hochaufladung in Leistungsbereiche, die bisher den langsam laufenden Zweitakt-Kreuzkopfdieselmotoren vorbehalten waren.

Die Deutsche Seereederei beabsichtigte ab 1975 den Bau der neuen Schiffsserie POSEIDON, die die Kapazität der DSR-Linienschiffahrt erweitern und den Abbau der Alttonnageschiffe vorantreiben sollte.

In diesem Zusammenhang wurde von den zuständigen Ministerien geplant, eine Hauptantriebsmaschine für diesen Schiffstyp in der DDR entwickeln zu lassen, welche das Land unabhängiger von den Motoren westlicher Hersteller machen sollte. Das Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, der Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, wurde daher vom Ministerium für Maschinenbau beauftragt, eine Typenreihe mittelschnelllaufender Viertakt-Tauchkolbenmotoren VD48/42 mit einer Zylinderleistung größer/gleich 500 PS zu entwickeln. Als erste Bauform wurde der 12VD48/42 gewählt.

Das Schwermaschinenbaukombinat VEB Karl Liebknecht (SKL) in Magdeburg wurde mit dieser Aufgabe deshalb betraut, weil dieser Betrieb große Erfahrung in der Konstruktion, der Erprobung und dem Bau von Dieselmotoren für den Antrieb von Flussschiffen und von Dieselgeneratoren hatte. Zur Koordinierung dieser gewaltigen Entwicklungsaufgabe wurde ein wissenschaftlicher Rat gegründet, in dem erfahrene Dieselmotorenbauer und Technologen aller Kombinatbetriebe unter der Leitung des Technischen Direktors des Kombinates zusammenarbeiteten. Weiterhin wurde mit der Technischen Hochschule „Otto v. Guericke“ Magdeburg und der Universität Dresden eng zusammengearbeitet.

Mit der Konstruktion dieses Motors wurde der Chefsingenieur des SKL Magdeburg, Hans Standhardt, beauftragt.

Der Konstruktionsbeginn lag im Jahre 1968. Während der Konstruktion wurden die ersten Bauteile als Epoxidmodelle hergestellt. Daran wurden Verformungs- und Spannungsmessungen durchgeführt. Auf dem Schwingungsprüfstand wurden Versuche zur Dauerfestigkeit gemacht. Nach dem Finiteelementeverfahren wurden am Großrechner der TH Magdeburg Bauteiluntersuchungen durchgeführt.

Ab etwa 1969 lief im SKL der Musterbau der ersten Bauteile des neuen Motors an. Die Kollegen standen zum Teil staunend vor den Dimensionen dieser Teile, die mit den bisher gefertigten Motorbauteilen in unserem Betrieb nicht mehr vergleichbar waren.

Sehr viele der Elemente wurden im SKL selber oder in den Kombinatbetrieben (WTZ Roßlau – Grundsaterprobung, Einspritzgerätekwerk Aken – Einspritzsystemfertigung, Kompressorenbau Bannewitz – Abgasturboladerentwicklung) gefertigt. Von Beginn an wurde darauf geachtet, dass die Technologie der Fertigung kostengünstig und auf eine spätere Serienfertigung ausgerichtet war. Ein weiteres großes Problem war die Devisen-Freigabe für nicht in der DDR oder im Sozialistischen Wirtschaftsgebiet zu beschaffende aber dringend benötigte Bauteile (z.B. Kolben, Gleitlager, Ölnebelüberwachung, Drehzahlregler). Entsprechender Bedarf musste nachgewiesen werden. Weiterhin war auch zu beachten, dass bestimmte Teile in der DDR bilanziert waren und nicht problemlos zur Verfügung standen.

Aus diesem Grund mussten die Konstrukteure auch Kompromisse schließen. So wurden z.B., da Alu-Deckel nur im NSW zu haben waren, die Nockenraum- und Kurbelraumdeckel

aus Stahlblech mit Stahlrahmen gefertigt. Dadurch musste die Maschinen-Crew immer mit den schweren Deckeln hantieren.

Ab 1969 wurde damit begonnen, einen Prüfstand für die Erprobung des Motors zu projektieren und zu errichten. Im SKL-Stammsitz in Magdeburg war ein Prüfstand dieser Größe nicht vorhanden. Da der Motor nach Erprobungsabschluss im Maschinenbau Halberstadt (MH) produziert werden sollte, war es sinnvoll, den erforderlichen Prüfstand auch in diesem Werk zu errichten. Damit konnten später die Serienmotoren dieses Motortyps ihre Abnahmeläufe auch auf diesem Prüfstand absolvieren.

Am 13. August 1971 erfolgte im Maschinenbau Halberstadt die feierliche Erstinbetriebnahme des Motors 12VD48/42 AL.

Wir erprobten den Motor beim Einsatz von Schweröl. Dazu war es vor allem erforderlich, das gesamte Einspritzsystem für diesen Einsatz zu modifizieren. Die Einspritzdüsen, Einspritzpumpen und Kraftstoffleitungen erhielten spezielle Heizungen, um ein Stocken zu kalten Schwerölen zu verhindern.

Die am Motor verlegten Leitungssysteme wurden hinsichtlich ihrer Montagefreundlichkeit

aber auch ihrer Sicherheit gegen Leitungsbrüche optimiert. Während dieser Zeit erfolgte auch die Erprobung des umfangreichen Vorrichtungs- und Werkzeugsatzes für den Bordbetrieb.

Zum Ende der Erprobung machten wir Dauerläufe mit dem Ziel, eine Serienfreigabe zu erreichen. Nach dem Dauerlauf wurden an den Motorbauteilen Verschleißmessungen durchgeführt. Daraus wurden zu erwartende Verschleißwerte und resultierende Bauteillaufzeiten prognostiziert.

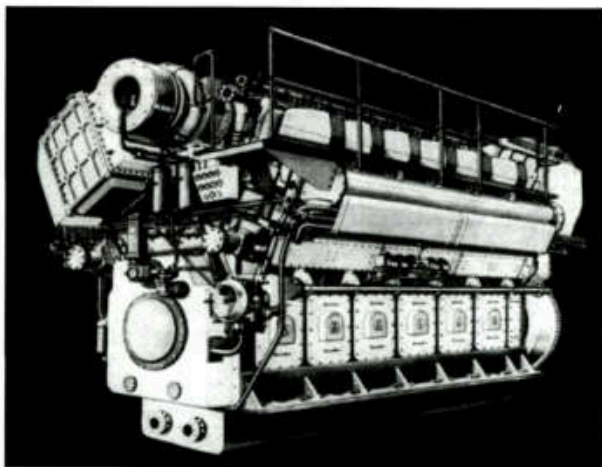
Der Motor wurde 693 Stunden mit Dieselmotorkraftstoff und danach 943 Stunden mit dem sowjetischen Schweröl DT betrieben. Die Gesamtlaufzeit des Motors betrug 1636 Betriebsstunden. SKL beantragte die Serienfreigabe des Motors, die von den entsprechenden Abnahmegremien erteilt wurde.

Die Serienfertigung des Motors wurde im Maschinenbau Halberstadt und den für die Zulieferer verantwortlichen Kombinatbetrieben vorbereitet. Die Verantwortung für die Fertigung der Serienmaschinen erhielt, so wie es geplant war, der Maschinenbau Halberstadt.

Am 15. Januar 1975 erfolgte der Stapellauf des MS RUDOLF DIESEL in der Neptunwerft. Die langfristig geplante Entwicklung der Hauptmaschine durch das Kombinat SKL Magdeburg war planmäßig und rechtzeitig zu einem Abschluss gekommen.

Der erste Serienmotor der neuen Motorserie wurde in Halberstadt gebaut und auf dem MS RUDOLF DIESEL installiert.

Die Ingenieure und die Monteure des MH, die in der letzten Zeit an der Prüfstandserprobung des Motors im MH beteiligt waren, übernahmen von den Versuchsingenieuren des SKL Magdeburg die Verantwortung.



Aus der Zeitschrift „SEEWIRTSCHAFT“

Die Montage wurde von den Kollegen aus Halberstadt geleitet. Die Versuchsingenieure der SKL-Entwicklungsabteilung waren als Experten für alle den Motor betreffenden Fragen jedoch weiterhin mit im Einsatz.

Im August 1975 wurde die zehntägige Probefahrt des Schiffes durch die Neptunwerft Rostock durchgeführt. Die Antriebsanlage bestand aus allen an sie gestellten Anforderungen. Es gab allerdings einen Restpunkt. Der Motor war nicht in der Lage mit als Festpropeller geschalteter Antriebsanlage das Umsteuermanöver von „Voll Voraus“ auf



Übergabe von MS RUDOLF DIESEL mit Kapitän Wendt

„Voll Zurück“ durchzuführen. Die Maschine konnte gegen den Schub durch den Propeller die Motoranlage in Rückwärtsdrehrichtung nach vorherigem Betrieb in „Voll Voraus“ nicht wieder hochfahren. Das wurde registriert und als Restpunkt festgehalten. Für den Schiffsbetrieb stellte das jedoch kein Problem dar, da das Schiff mit einem Verstellpropeller ausgerüstet war. So konnten alle erforderlichen seemannischen Manöver des Schiffes ohne Einschränkung durchgeführt werden. Nach etwa einem Jahr wurde die Maschinenanlage mit einer Schwungradbremse ausgestattet, die dann auch das Umsteuern der Hauptmaschine von „Voll Voraus“ auf „Voll Zurück“ möglich machte.

Zwischen dem Schwermaschinenbaukombinat SKL und der DSR wurde vereinbart, dass während der ersten Reisen ein Erprobungskommando des Kombirates die Wartungs- und Betreuungsarbeiten an der Hauptmaschine übernehmen sollte.

Das führte dazu, dass wir Landratten aus Magdeburg und Halberstadt plötzlich zu Seeleuten auf Zeit werden sollten. Um es vorwegzunehmen, es waren für uns alle oft sehr anstrengende, arbeitsreiche aber auch schöne Zeiten. Wir haben für unseren weiteren beruflichen Weg als Spezialisten für Dieselmotorenentwicklungen ganz wesentliche Einblicke in die Arbeitsbedingungen der von uns zu entwickelnden Maschinen an Bord erhalten.

Mit dem Einsatz an Bord war noch eine Besonderheit verbunden, die in der DDR nicht jedem gewährt wurde. Wir erhielten Seefahrtsbücher und wurden Reisekader für das so genannte NSW (Nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet). Das war umso bemerkenswerter, da wir zwei Magdeburger Versuchsingenieure, die für diesen Einsatz gewählt wurden und zur Verfügung standen, keine Parteigenossen waren. Es ging in diesem Fall aber für das Kombinat in erster Linie darum, dieses ehrgeizige Vorhaben zu einem positiven Ende zu führen. Da wir die Erprobung vom ersten Tag an begleitet und geleitet hatten, kam man zu Recht an uns nicht vorbei. Wir sagten unseren Familien ade und stiegen auf das MS RUDOLF DIESEL auf.

Die Erprobungskommandos waren so eingeteilt, dass immer ein Ingenieur des MH als Leiter der kleinen Gruppe, ein Monteur des MH und ein Versuchsingenieur aus dem SKL Magdeburg zusammen an einer Reise teilgenommen haben. Nach jeder Reise wurde das Erprobungskommando gewechselt.

Der Umgang an Bord gefiel uns vom ersten Tag an. Der Ton war rau aber herzlich. Als wir auf der Probefahrt zur Indienststellung des Schiffes unterwegs waren, bekam einer unserer Kollegen Zahnschmerzen. Da auf dem Schiff bei der Probefahrt sehr viele Menschen an Bord



waren, fuhr auch eine Ärztin mit. Die suchte er in der Hoffnung auf Hilfe, Schmerztabletten oder ähnlichem Beistand auf. Er schilderte ihr sein Problem. Sie sah ihn einige Zeit ganz intensiv an. Dann erklärte sie ihm: „Ich hoffe, sie haben eine Zange mitgebracht, ich habe meine Zahnarztbesteck an Land vergessen.“ Nachdem das geklärt war, ließen seine Zahnschmerzen sofort nach.

In Wismar wurde das Schiff Mitte September für die Jungfernfahrt ausgerüstet und Ladung übernommen. Dann startete die erste Seereise über Skagen voller positiver Erwartung mit Siegfried John, Heinz Dorow und Jürgen Nowack als Betreuer der Hauptmaschine an Bord. Im Skagerrak und in der Nordsee herrschte schweres Wetter. Das Schiff und die Maschine wurden durchgeschüttelt. Nach ca. 30 Betriebsstunden löste der an Bord installierte Ölnebel-detektor MK4 Typ Level der Firma Graviner auf Grund einer erhöhten Ölnebelkonzentration im Motorraum Alarm aus. Die Kontrolle des Kurbelraumes zeigte an mehreren Grund- und Pleuellagern Verfärbungen durch heiß gelaufene Lagerstellen und Lagermetallablösungen. Auf Grund des Befundes wurden erst neue Grund- und Pleuellager geordert, die mit einem Schiff der DSR angeliefert wurden. Alle Grund- und Pleuellager wurden geöffnet. Alle Lager wurden erneuert. Die Grund- und Pleuellagerzapfen der Kurbelwelle wurden poliert und konnten weiterverwendet werden. Da eine Ursachenklärung auf See nicht möglich war, wurde auf Veranlassung des SKL-Erprobungsingenieurs die maximale Leistung des Motors auf 25 % der Nennleistung reduziert. Daraufhin wurde von der Seereederei die Rückführung des Schiffes im Schleppverband angeordnet.

In Rostock begann die Auswertung des Schadens durch DSR, SKL und MH. Schadensursache war ein nicht geeigneter Schmierölfilter vor dem Motor mit ungenügender Filterfeinheit. Zusätzlich war das Schmierölsystem der Motoranlage in der Werft nicht ausreichend gereinigt worden. Es wurden große Mengen Schmutz aus dem System entfernt. Aus den Lagerschäden, die bereits während der Erprobung im Maschinenbau Halberstadt wegen Verschmutzung aufgetreten waren, hatten weder das SKL noch die Werft Lehren gezogen.

In der westdeutschen Presse wurde sehr zum Missvergnügen des SKL und der Reederei über den Vorfall berichtet. Nach diesem Schaden wurden Devisen freigegeben und ein Automatik-Filter sowie ein Indikator-Filter von Boll und Kirch montiert. Weiterhin wurden einige konstruktive Veränderungen durchgeführt und ein neues Schmieröl-Spülprogramm erstellt. Dann konnte der zweite Anlauf zur Reise beginnen, die ohne größere Störungen mit den vorgesehenen Erprobungen verlief. Nach Anlaufen von Tartous erfolgte eine lange Reedezeit von ca. anderthalb Monaten, nur unterbrochen vom Dampfen bei Schlechtwetter vor Reede. Das Weihnachts- und Neujahrsfest wurde auf Reede vor Latakia verbracht. Nach ca. drei Monaten wurde die Reise über Izmir in Wismar beendet.

Die zweite Reise dauerte vom 25. März bis zum 6. Mai 1976. An dieser Reise nahmen vom Maschinenbau Halberstadt Peter Wiehem, Wolfgang König und vom SKL Werner Meister teil. Auf dieser zweiten Reise, die nach Alexandria führte, gab es keine Besonderheiten an der Maschinenanlage. Alle Wartungsarbeiten wurden durchgeführt. Kleinigkeiten, die erledigt werden mussten, wurden in die normalen Stoppzeiten der Hauptmaschine gelegt und haben den Schiffsbetrieb nicht beeinflusst.

Die dritte Seereise vom 16. Mai bis zum 6. August 1976 führte von Rostock über Kopenhagen, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam, Suezkanalpassage, Tanga, Dar es Salam, Mombasa, Avonmouth/Bristol, Tilbury/London und zurück nach Rostock. Aus Halberstadt waren als Erprobungsteam Heinz Dorow, Gerhard Gröbel und Jürgen Nowak mit an Bord. Wir haben während der Reise ein umfangreiches Erprobungsprogramm realisiert. Auftretende Probleme wurden analysiert und weitgehend behoben. Während der Rückmontage und der Befundaufnahme im Heimathafen wurden Optimierungen an der Hauptmaschine vorgenommen und Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des Motors gezogen.

Die vierte Reise des Schiffes vom 12. September bis zum 23. Dezember 1976 war für die Hauptmaschinenanlage eine ganz besondere Reise. Reiseziele waren Dar es Salam, Tanga und Mombasa. Teilnehmer des Erprobungskommandos der Hauptmaschine auf dieser Reise waren Werner Meister, SKL-Magdeburg, sowie P. Wiehem und Wolfgang König vom Maschinenbau Halberstadt.

Unterwegs hatten wir sehr große Probleme mit zwischen den einzelnen Zylindereinheiten stark differierenden Abgastemperaturen. Ständig stand aus diesem Grund im Maschinenkontrollraum (MKR) Alarm für die Abgastemperaturen der Hauptmaschine an. Derartige Probleme waren während der Prüfstandserprobung nicht aufgetreten und stellten uns erst einmal vor ein Rätsel. Wir machten, soweit es der Schiffsbetrieb erlaubte, umfangreiche Kontrollen an der Maschine. Schließlich war die Ursache gefunden. Die Flammrohre der Wellrohrkompensatoren zwischen den Abgasleitungen und den Zylinderköpfen brachen unter dem Einfluss der auftretenden Schwingungen und Abgastemperaturen ab. Diese Blechteile legten sich vor die Leitgitter der Abgasturbolader und führten zu starken Einflüssen auf die Abgastemperaturen. Diese Störung konnte nur behoben werden, wenn die Hauptmaschine für einige Tage im Hafen unklar gemacht wurde. Unser Glück war, dass die Leitgitter der Turbolader diese Teile zurückhielten und es daher zu keiner Beschädigung der Turbinenschaufeln der Turbolader gekommen war.

Wir liefen als erstes Ziel den Hafen von Dar es Salam an. Hier war eine Liegezeit von ca. acht Tagen geplant. Sobald das Schiff seinen Liegeplatz erreicht hatte und die Hauptmaschine unklar gemacht werden konnte, haben wir drei vom Erprobungskommando mit starker Unterstützung der Besatzung alle Zylinderköpfe abgebaut. Alle Blechreste der

Abgaskompensatoren wurden entfernt, es wurden neue Abgaskompensatoren eingebaut. Wir haben die acht Tage der Hafenliegezeit in 18-Stunden-Schichten durchgearbeitet und waren, als das Schiff auslaufen sollte, mit unserer Arbeit fertig. Ein Kraftakt zwar, aber der Erfolg machte uns froh. Die Abgastemperaturen der Maschine waren jetzt in Ordnung.

Kleinere Zwischenfälle, die ebenfalls Nerven kosteten, blieben auch nicht aus. An einem der Tage während der Marschfahrt wollten wir am Anlasssystem der Hauptmaschine einige Wartungsarbeiten durchführen, die den Motorbetrieb nicht beeinträchtigten. So bauten wir unter anderem einen ganz kleinen aber durchaus wichtigen Schieber aus. Der wurde gereinigt und im Werkstattraum vorsichtig auf einem sauberen Putzlappen abgelegt. Nachdem wir alle weiteren beabsichtigten Arbeiten erledigt hatten, sollte zum Schluss dieser Schieber, für den es an Bord keinen Ersatz gab, wieder eingebaut werden. Wer beschreibt aber unseren Schreck, als wir den Schieber samt Putzlappen in der Werkstatt nicht mehr finden konnten. Nachdem wir längere Zeit erfolglos gesucht hatten, wandten wir uns an den damaligen I. Ing. Meyer. Wir schilderten die Situation. Herr Meyer schaute selbst ohne Erfolg nach. Dann ließ er alle Assis, die in der Schicht tätig waren, antreten und fragte nach, ob irgendjemand den Schieber genommen habe. Hatte niemand, keiner wusste etwas. Wir erklärten, dass der Schieber auf einem Putzlappen gelegen hätte. Da wurde ein Assi munter. Ja, einen Putzlappen hätte er benötigt. Auf der Werkbank habe einer gelegen und den hätte er genommen. Wie aus einem Munde fragten wir: „Und der Schieber?“ Hätte er nicht gesehen, aber er hätte den Lappen zum Maschinenraum hin ausgeschüttelt. Der I. Ing. brüllte den Assi an: „Mann, Sie fahren hier nicht auf einer Schlammschute!“ Der Assi sackte schuldbewusst in sich zusammen. Dann wurden alle verfügbaren Kräfte in den Maschinenraum entsandt, um nach dem Teil zu suchen. Es dauerte etwa zwei Stunden, dann war es gelungen, unseren kleinen Schieber in irgendeiner Ecke des Maschinenraumes zu finden. Uff, wir waren sehr erleichtert.

Wir fuhren den Reedehafen Tanga an. Anschließend lag das Schiff in Mombasa. Die Hauptmaschine machte keine Probleme.

Die RUDOLF DIESEL verließ Mombasa am 2. November 1976. Lange hatte es Diskussionen gegeben, ob das Schiff auf der Rückreise um Afrika herumfahren sollte oder ob die Rückreise durch den Suezkanal gehen würde. Schließlich lag die Entscheidung vor. Rückreise durch den Suezkanal und das Mittelmeer. Eine glückliche Entscheidung wie sich später zeigen sollte.

Auf der Reise durch den Kanal gab es keine derartigen Besonderheiten. Wir gelangten ins Mittelmeer. Das Wetter war gut, die Reise ruhig, unser Ziel war Bristol in England. Die Prognose sagte die Ankunft für den 20. November voraus.

Am 15. November 1976 befanden wir uns bei ruhigem, sonnigem Wetter etwa 60 sm von Malta entfernt. Wir drei vom Erprobungskommando hatten gerade in Arbeitsanzügen unser Mittagsmahl in der „Schweinemesse“ eingenommen. Wir gingen hinaus auf das Heck und genossen noch einige Minuten den beruhigenden Blick auf das Kielwasser des Schiffes.

Plötzlich hörten wir von den Aufbauten des Schiffes her ein sehr eigentümliches Geräusch. Es hörte sich an, als ob die Hauptmaschine die Last abwerfen würde. Wir wussten nicht, was es war, aber darüber, dass irgendetwas mit der Hauptmaschine nicht in Ordnung war, waren wir Drei uns sofort im Klaren. Wir stürmten in die Aufbauten und den Niedergang zum Maschinenraum hinunter. Auf der Treppe kam uns von unten der Koch entgegen. Er bemerkte fachmännisch: „Die Hauptmaschine hat den Arsch hochgemacht“. Mir ging noch so durch den Kopf, was denn der Koch wohl von der Hauptmaschine verstände.

Der erste Blick auf die Hauptmaschine sagte mir auf jeden Fall genug. Aus einem der Kurbelraumdeckel kam ein armdicker Strahl völlig grauen Öles heraus. Der erste Gedanke war

sofort, mein Gott, da ist Wasser im Öl. Die Maschine lief allerdings noch mit voller Drehzahl. Wir rannten in den MKR, informierten die Brücke und stoppten die Hauptmaschine. Eine kurze Absprache mit der Schiffsführung. Erste Maßnahme – Kontrolle der Hauptmaschine zur Schadensermittlung. Die Seeleute verhielten sich alle sehr professionell. Nach Auswertung des Störwertdruckers war die erste Meldung: Kühlwasserdruck vor Motor minimal.

Wir ließen der Maschine erst einmal ein wenig Zeit. Abkühlen, Öldunst etwas setzen lassen. In der Zeit holten wir unser Werkzeug heran. Außer dem beschädigten Kurbelraumdeckel konnten wir an der Maschine rein äußerlich keinen Schaden entdecken. Nach ca. 30 Minuten öffneten wir den Kurbelraumdeckel. Erst einmal viel Öldunst. Wir blickten auf das vor uns befindliche Hauptpleuel. An dem war keine Besonderheit zu entdecken. Wie wir noch suchten und diskutierten, sagte der hinter uns stehende Storekeeper: „Schaut mal, da auf dem Nebenpleuel.“ Da sahen wir es alle. Das Nebenpleuel war oberhalb der 4-Lochbefestigung am Anlenkstück abgerissen. Das ist ein Bauteil das Haupt- und Nebenpleuel gemeinsam an der Kurbelwelle fixiert. Das Problem war klar. Wir hatten unglaubliches Glück gehabt. Der Kolben des abgerissenen Pleuels war oben in der Zylinderbuchse in der Ölkohle stecken geblieben. Wäre das nicht geschehen, wäre der abgerissene Pleuel mit dem Kolben auf die sich weiter drehende Kurbelwelle gefallen und hätte den Motor in zwei Teile zerlegt. Dann hätte der Motor einen Totalschaden gehabt. Von weiteren Schäden am Schiff ganz zu schweigen.

So gibt es auch in Momenten großer Katastrophen manchmal noch einen Schutzengel, der das totale Chaos verhindert. Bei dem Schaden wurde auch ein Teil der unteren Zylinderbuchsenabdichtung mit ausgebrochen, sodass dieser Zylinder auf keinen Fall vor Ort repariert werden konnte.

Das Wasser war dabei in das Öl gelangt. Wir informierten die Schiffsleitung über den Befund. Es war klar, dass der Motor auf See nicht wieder klar gemacht werden konnte. Die Seeleute mussten sich um eine seemännische Lösung kümmern. Das taten sie auch. Die RUDOLF DIESEL wurde von der sich in der Nähe befindlichen BERNHARDT BÄSTLEIN in der folgenden Nacht bis vor La Valetta geschleppt. Von dort wurden wir mit Schlepperhilfe in den Hafen zu einer Reparaturwerft bugsiert.

Wir begannen noch auf See, bevor das Schiff geschleppt wurde, unverzüglich damit, den abgerissenen Pleuel mit dem Kolben aus dem Motor zu ziehen. Nach ca. vier bis fünf Stunden angestrengter Arbeit lag die ansonsten völlig unbeschädigte Bruchfläche des Pleuelschaftes vor uns. Nur ein kurzer Blick darauf zeigte uns, dass es sich um einen Dauerbruch mit einer Restbruchfläche von maximal 10 bis 20 % handelte.

Was war die Ursache?

Der Fuß des Nebenpleuels ist sehr klein. Das ist notwendig, damit er in das Anlenkstück passt. So ist nur wenig Platz für die Befestigungsschrauben vorhanden. Am Übergang von der Auflagefläche der Pleuelschrauben des Nebenpleuels zum Pleuelschaft gibt es einen Übergangsradius. Dieser Radius war bei der Fertigung, von den Konstruktionsunterlagen abweichend, zu klein gefertigt worden. Das war nicht aufgefallen. Ausgehend von diesem zu kleinen Radius hatte sich, verursacht durch die hohen Belastungen und die hohen Lastwechselzahlen, der Dauerbruch ausgebildet. Nachdem wir später alle Nebenpleuel ausgebaut hatten, ergaben Rissprüfungen, dass bereits an fünf der sechs Nebenpleuel Risse an dieser Stelle vorhanden waren. Die Nebenpleuel wären über kurz oder lang alle abgerissen. Das ganze Problem ließ sich im SKL einfach dadurch beseitigen, dass künftig die Fertigungsradien eingehalten wurden. Für uns, d. h. für das MS RUDOLF DIESEL, hatte es allerdings erst einmal schwerwiegende Folgen.

Natürlich wurden von den Seeleuten auch Überlegungen angestellt, wo wir uns zum Zeitpunkt des Schadens mit dem Schiff befunden hätten, wenn wir um die Südspitze Afrikas

herumgefahren wären. Hätte, hätte. Auf jeden Fall war es wesentlich einfacher, so wie es jetzt gekommen war.

Nachdem wir in La Valetta angekommen waren, mussten zunächst detaillierte Berichte über die Situation nach Magdeburg und Halberstadt übermittelt werden. Das war nicht ganz so einfach, denn man wollte natürlich nicht, dass die ganze, sehr interessierte internationale Konkurrenz über die genaue Schadensursache informiert wurde. Es wurden aber Möglichkeiten zu ausreichender Information gefunden.

In den verantwortlichen Bereichen der Betriebe SKL, MH und der DSR haben die Entscheidungsträger mit Hochdruck gearbeitet. Wir an Bord hatten mit der Befundaufnahme und dem Ausbau aller Nebenpleuel erst einmal genug zu tun.

Nach zwei oder drei Tagen wurden wir dann über die Entscheidungen in der Heimat informiert.

Zuerst wurde, da ein sehr großer Montageaufwand bevorstand, eine Gruppe bestehend aus dem Chefkonstrukteur Hans Standhardt und zehn Monteuren bzw. Ingenieuren aus Magdeburg und Halberstadt mit Ersatzteilen aus der DDR in Bewegung gesetzt. Denen war ein Stasi-Mann aus dem SKL zur Aufsicht an die Seite gestellt. Der hatte über die Finanzen zu wachen. Da er ansonsten für die Arbeiten an der Maschine nicht gebraucht werden konnte, machte er an Bord eine unglückliche, da nicht ausgelastete Figur. Unser Chefkonstrukteur sagte immer: „Den haben sie nur mitgeschickt, damit er aufpasst, dass ich auch zurückkomme.“

Wie aber sah die kurzfristige Lösung aus? An sich ganz einfach. Da alle Nebenpleuel geschädigt waren, wurde entschieden, den Motor mit den verbleibenden sechs Hauptpleuel zu betreiben. Praktisch wie eine Reihenmaschine. Der Motor hatte zwar nur noch fünfzig Prozent seiner Motorleistung zur Verfügung, damit konnte aber das Schiff mit einer im zulässigen Rahmen reduzierten Schiffsgeschwindigkeit weiter sicher betrieben werden.

Das Wichtigste war, dass eine neue Abgasleitung für die geänderte Zündfolge der sechs Zylinder der Hauptreihe erforderlich war. Das konnten wir nicht selbst machen, dazu brauchten wir die Hilfe der maltesischen Werftarbeiter.

Die Verantwortlichen an Bord wollten nicht, dass fremde Werftarbeiter die Maschine im havarierten Zustand sehen konnten. Es wurde mit dem Kapitän, dem Chefkonstrukteur, dem Politoffizier, dem Chief und uns Versuchsingenieuren diskutiert, wie die Werftarbeiter ihr Aufmaß für den Bau der Abgasleitung machen sollten. Wir sollten die Zylinderköpfe an Deck so aufbauen, wie sie unten auf dem Motor standen, dazu den Anschluss des Abgasturboladers imitieren. Alles sehr schwierig und viel Arbeit. Die Diskussionen waren noch nicht abgeschlossen, da klopfte es an der Tür. Der Bootsmann kam herein und berichtete, dass die Malteser soeben im Maschinenraum Maß genommen hätten und bereits wieder weg wären. Die Sache war an uns vorbeigegangen und entschieden. Ich glaube, dass im Stillen alle Beteiligten über diese Lösung froh waren.

Die Werftarbeiter erwiesen sich als wahre Profis. Drei Tage später brachten sie die Abgasleitungen. Sie passten auf Anhieb, ohne dass irgendwelche Korrekturen erforderlich gewesen wären.

Die Steuerzeiten der Ventile und Einspritzpumpen konnten wir für diese geänderte Zündfolge problemlos korrigieren, da wir hydraulisch verstellbare Nocken hatten, die in jede beliebige Position gedreht werden konnten.

Es wurde sehr intensiv gearbeitet. Am 10. Dezember, nach fast vier Wochen, waren wir fertig. Die Maschine, die zuvor als 12-Zylinder-V-Maschine betrieben wurde, war auf eine 6-Zylinder-Reihenmaschine mit einer Leistung von 3600 PS umgerüstet worden.

Das Montagekommando aus Magdeburg und Halberstadt mit unserem Chefkonstrukteur und dem das Geld hütenden Stasi-Mann flog wieder nach Hause.

Wir machten mit der Maschine einen Abnahmelauf. Es gab keinerlei Schwierigkeiten. Wir fuhren durch die Meerenge von Gibraltar und die Biskaya. Ein Schiff der DSR war zur Begleitung in unserer Nähe. Das war aber nur eine Vorsichtsmaßnahme. Wir erreichten ohne weitere Komplikationen, von denen wir auf dieser Reise wahrlich genug gehabt hatten, den Hafen von Wismar.

Das Schiff ist mit dieser 6-Zylindervariante ein Jahr unterwegs gewesen. In dieser Zeit hat es keine wesentlichen Probleme mit der Hauptmaschine gegeben. Im MH wurden neue Pleuel gefertigt, bei denen genau auf die Einhaltung der Übergangsradien geachtet wurde. Im weiteren Verlauf des Betriebes mit den Motoren 12VD48/42 sind Schäden an den Nebenpleuel nie wieder aufgetreten.

Von den zur damaligen Zeit für die Entwicklung der Hauptmaschine 12VD48/42 verantwortlichen Leitern war mit Augenmaß entschieden worden. Auf dem ersten Schiff der POSEIDON-Serie wurde dieser neue Motor eingesetzt. Auf den folgenden acht Schiffen dieser Serie kam der Motor K6Z 57/80 F, ein Zweitaktdiesel, der im Maschinenbau Halberstadt auf der Basis einer MAN-Lizenz gebaut wurde, zum Einsatz. Dadurch war es möglich, die Ergebnisse der Erprobung des 12VD48/42 AL-2 auf MS RUDOLF

DIESEL in Ruhe auszuwerten. Alle gewonnenen Erkenntnisse konnten so ohne Termindruck in die Konstruktion des 12VD48/42 übernommen werden. Erprobungskommandos aus dem SKL bzw. dem MH wurden bis zur neunten Reise eingesetzt. Danach war eine gesonderte Betreuung der Maschinenanlage durch den Entwicklungsbetrieb nicht mehr erforderlich.

Als dann ab Schiff Nr. 10 dieser Motor in alle Folgeschiffe der Poseidon-Serie eingesetzt wurde, sind keine grundsätzlichen Probleme mehr aufgetreten.

Der Motortyp 48/42 hat sich sowohl als 6- wie auch als 12-Zylindermaschine bewährt. Im Maschinenbau Halberstadt sind in den folgenden Jahren etwa 194 Motoren dieses Typs gebaut worden. 163 von diesen Motoren wurden als Hauptantriebsmaschinen eingesetzt. 31 Maschinen fanden ihren Einsatz in Blockheizkraftwerken (Quelle MBH References).

Basis für diesen Erfolg waren die auf MS RUDOLF DIESEL gewonnenen Erkenntnisse im praktischen Einsatz des Motors beim Kunden.

Es kann mit Sicherheit gesagt werden, dass diese Zahl noch wesentlich größer wäre, wenn die für uns alle so positiven Veränderung der politischen Verhältnisse in Deutschland nicht auch wirtschaftlich völlig andere Bedingungen herbeigeführt hätten. Die Zusammenarbeit der Seeleute der DSR mit dem Entwicklungsteam des SKL-Kombinates war eine Erfolgsgeschichte.

Ich wurde mehrfach gefragt, wie es denn mit der Geheimhaltung der Entwicklungsarbeiten am 12 VD48/42 in der DDR gehandhabt wurde.

Das war für uns aus dem Entwicklungsteam relativ unspektakulär. Wir alle waren natürlich schriftlich verpflichtet, keine Informationen über unsere Arbeit an Dritte gelangen zu lassen.

Die Frachtmotorschiffe des VEB Deutfracht/Seerederei Rostock „Rudolf Diesel“, „Arendsee“, „Blankensee“, „Kölpinsee“ und „Fleensensee“ haben den SKL-Dieselmotor der Typenreihe 12 VD 48/42 AL unter Deck. Weitere Schiffe werden folgen, denn der z. Z. leistungsstärkste SKL-Touchkolbenmotor hat seine Bewährungsprobe bestanden.

Für eine Leistung von 5294 kW bei 500 U/min und für den Schwerölbetrieb ausgelegt, bietet diese Hauptantriebsmaschine alle erforderlichen Leistungsreserven bei hoher Wirtschaftlichkeit. Die Zuverlässigkeit von SKL-Dieselmotoren stellen auf diesen Schiffen auch die Hilfsmaschinen 6 VD 26/20 AL-1 und 6 VD 36/24 A-1, insbesondere im wachfreien Betrieb, unter Beweis.

Wir fertigen Dieselmotoren von 22 bis 7360 kW und Diesel elektro-Aggregate von 30 bis 100 kVA.

Fordern Sie spezielle Informationen!



**VEB
SCHWERMASCHINENBAU
„KARL LIEBKNECHT“
MAGDEBURG**

— KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN
UND INDUSTRIEANLAGEN —



TechnoCommerz GmbH
DOR — 108 BERLIN,
JOHANNES-DIECKMANN-STRASSE 11-13
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

Aus der Zeitschrift „SEEWIRTSCHAFT“

Solange die Arbeiten innerhalb der werksinternen Prüfstände abliefen, waren wir im Informationsfluss völlig uneingeschränkt. Anders war es natürlich, wenn wir im Rahmen der Entwicklungsarbeiten mit westlichen Herstellern Kontakt hatte. Ein Beispiel ist mir im Gedächtnis geblieben. Die Maschine war im Bereich der Grund- und Pleuellager mit Gleitlagern westlicher Hersteller ausgerüstet. Noch auf dem Prüfstand in Halberstadt gab es an diesen Lagern Schäden. Zur Befundung wurden die Experten des Lagerherstellers nach Halberstadt eingeladen. Da wurde dann erwogen zur Vorbeugung von Wirtschaftsspionage die Experten nicht an den Motor heranzulassen. Mir kam das damals reichlich überspitzt vor. Jetzt sehe ich das anders. Es ist auch heute international absolut üblich, der Konkurrenz keinen tieferen Einblick als absolut erforderlich, in Entwicklungsprojekte zu gewähren. Im Motor 12 VD48/42 war eine Vielzahl patentwürdiger Konstruktionslösungen enthalten, die nicht jeder Konkurrent schon vor der Zeit kennen sollte.

Direkte Kontakte der Staatssicherheit zu unserem Entwicklungskollektiv habe ich nicht bemerkt. Mit Sicherheit hat es natürlich Kontakte zu diesen Stellen gegeben. Informationen darüber liegen mir allerdings nicht vor.

Wie weit wir von IM der Stasi umgeben waren, konnten wir damals natürlich nicht einschätzen. In der Zeit nach 1989 gab es auch auf diese Frage eine Antwort. Es stellte sich heraus, dass im Entwicklungskollektiv der direkt an den Versuchen beteiligten Versuchingenieure kein IM vorhanden war. In der Hauptabteilung der Dieselmotorenentwicklung hat es allerdings IM gegeben. Auch die Erteilung der Seefahrtsbücher und die Zulassung als NSW-Reisekader erfolgten rückblickend in erster Linie aus fachlicher Sicht. Allerdings wurden nicht alle Kollegen, die fachlich dafür geeignet gewesen wären, für solche Arbeiten zugelassen. Dabei spielte es eine große Rolle, ob der betreffende Kollege Verwandte in Westdeutschland hatte oder nicht. Insofern haben natürlich politische Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle gespielt. Ich glaube, dass wir bei unserer Arbeit nicht von übertriebenen Sicherheitsaktivitäten eingeschränkt waren.

Das MS RUDOLF DIESEL hat in den ca. 30 Jahren seiner Dienstzeit eine große Zahl an Reisen unternommen, ist in die unterschiedlichsten Häfen der verschiedensten Länder eingelaufen. In diesen Jahren sind sehr viele Seeleute an Bord gewesen und haben ihren Dienst getan. Die, welche zu Beginn an Bord waren, wussten nichts von denen, die in späteren Jahren ihren Platz an Bord eingenommen haben. Für alle, die auf dem MS RUDOLF DIESEL zur See gefahren sind, bleibt die Zeit an Bord eine unvergessliche Erinnerung. Nicht nur eine Erinnerung an das Schiff und die Hauptmaschine, sondern auch eine Erinnerung an unsere Jugend.

Für uns, die wir an der Entwicklung der Hauptmaschine beteiligt waren, ist es ein unvergesslicher Höhepunkt in unserer beruflichen Entwicklung gewesen.

Zum Glück hat sich über alle Altersgrenzen hinweg aus dem Kreis der vielen Besatzungen der RUDOLF DIESEL ein Kreis von Menschen gebildet, die die Erinnerung an die vergangenen Zeiten wach halten wollen. So fand in der Zeit vom 11. bis 13. September 2015 in Eisenach ein Treffen der Besatzung unter der tollen Organisation der ehemaligen Stewardess auf dem MS RUDOLF DIESEL, Ines Schlupp, statt.

Wir vom Entwicklungsteam der Hauptmaschine waren zum ersten Mal eingeladen. Wir waren vom ersten Moment an von der kameradschaftlichen Atmosphäre innerhalb der gesamten Gruppe beeindruckt. Wir wurden aufgenommen, als ob wir schon immer an diesen Treffen teilgenommen hätten.

Natürlich haben alle im Hinterkopf die Frage, was denn eigentlich aus unserer RUDOLF DIESEL und ihrem Motor geworden ist.

Eine Antwort auf diese Frage kann einer aus unserer Gruppe geben. Wolfgang König vom Maschinenbau Halberstadt ist im Jahre 2004 nach Ecuador gereist und hat als Letzter von uns allen seinen Fuß auf die RUDOLF DIESEL gesetzt.

Er berichtete darüber: Als Serviceleiter der heutigen MBH GmbH erhielt ich ca. 2002 eine Anfrage von einem Vermittler in Hamburg zur Schadensbesichtigung der Maschinenanlage auf der ehemaligen RUDOLF DIESEL in Guayaquil/Ecuador.

Nachdem der Auftrag erteilt war, flog ich zur Besichtigung des Objektes nach Ecuador. Der Schiffsname der RUDOLF DIESEL lautete zu dieser Zeit TANIA DEL MAR. Der Schiffseigner war ein Discobesitzer aus Guayaquil. Er war der sechste Eigner, nachdem die DSR das Schiff verkauft hatte.

Das Schiff ankerte im Rio Guayas. Der äußere Eindruck des Schiffes war gut. Sobald ich allerdings das Deck betreten hatte, war mir klar, dass der Zustand der Hauptmaschine nicht ebenso sein konnte. Bereits an Deck lag ein Teil der Motorbauteile wirr durcheinander (durchgeschlagene Kolbenböden, beschädigte Laufbuchsen, abgerissene Pleuelstangen usw.).

Im Maschinenraum sah es noch fürchterlicher aus. Der Motor stand da ohne Zylinderblock, die Grundplatte war an einer Station zerstört, die Kurbelwelle war beschädigt. Der Zylinderblock war aus dem Schiff herausgebracht worden, er wurde in einer Halle „repariert“. Er wurde an schadhaften Stellen geschweißt. Nach den Angaben des Eigners war auf dem Schiff beim letzten Einsatz eine russische Crew an Bord gewesen, die den Motor bis zur Zerstörung laufen ließ. Sie hatte keine Heuer bekommen.



Da nach meiner Schadensaufnahme klar war, dass es sich um einen Totalschaden der Hauptmaschine handelte, machte ich dem Eigner eine ca. Kostenaufstellung für den Einbau eines neuen bzw. gebrauchten Motors. Nachdem diese Kosten auf dem Papier standen, war mein Einsatz auf unserer alten RUDOLF DIESEL abrupt beendet. Ich konnte am nächsten Tag meinen Heimflug antreten. Mit einem etwas wehmütigen Blick habe ich mich von diesem Schiff verabschiedet, auf dem ich so viele prägende Erlebnisse in meinem Berufsleben gehabt habe.

Über den weiteren Verbleib der RUDOLF DIESEL kann nur gesagt werden, dass es keine weiteren Anfragen zum Motor gegeben hat. Gemäß Lloyds war das Schiff im Jahre 2004/2005 ohne Angabe von Eigner und Flagge.

(Redaktion: Dieser Bericht beruht auf den Aufzeichnungen von Werner Meister unter Mitwirkung seiner Kollegen Siegfried John, Wolfgang König und Gerhard Gröbel aus dem Erprobungskommando des Motors 12VD48/42AL-2 u 12 Zyl. Viertakt Dieselmotor 480 mm Hub/420 mm Zyl. Ø, Aufladungsstufe 2, umsteuerbar, auf MS RUDOLF DIESEL.)

Aller Anfang ist schwer

Endlich, nach vielen Versuchen hatte es geklappt – ich bekam mein Seefahrtsbuch. Nicht durch die DSR, wie ich es wollte, sondern durch das Institut für Meereskunde Warnemünde (IfM). Angemustert als Decksmann auf dem Forschungsschiff ALEXANDER VON HUMBOLDT/DCXW, ein 1967 umgebauter Z-Trawler. Ich war ein Neuling. Bis auf Backbord, Steuerbord sowie einige Knoten wusste ich nichts von der Seefahrt. Ein Onkel, selber nie zur See gefahren, aber alles wissend, warnte mich: „Als Neuer wirst du ständig auf den Arm genommen. Also, zweifle ALLES an, was sie dir sagen.“ Natürlich hörte ich auf meinen Onkel und geriet dadurch sehr bald in Schwierigkeiten. Alles, was man mir sagte, wurde ab sofort von mir in Gedanken analysiert. Begriffe wie spleißen, feudeln, Back und Achterschiff bestanden die Analyse. Aber dann, dann kam der Begriff, bei dem die Alarmglocken in mir klingelten. Der Bootsmann trug mir neben anderen Aufgaben auf, die Fulbrass zu leeren. „So, jetzt wollen sie dich veräppeln, aber nicht mit mir!“ Die Arbeitsabnahme kam. „Alles erledigt?“ „Klar Bootsmann, alles erledigt.“ Ich ging wieder an meine Arbeit. Keine zwanzig Minuten später schallte ein Ruf durch das Schiff: „Köööööönig!“ Der Bootsmann fragte, warum die Fulbrass nicht leer sei. Ich, den Hinweis meines Onkels im Hinterkopf, erklärte ihm, eine Fulbrass gäbe es gar nicht und verscheißern ließe ich mich nicht. Es dauerte ziemlich lange bis er mir diese Zurechtweisung verzeihen hatte.



Der Autor (1974)

Irgendwann war ich mit dem Bordleben vertraut geworden, hatte einige Fahrten in der Ostsee gemacht und war auch öfters mal Ruder gegangen. Dann musste ich vertretungsweise auf das zweite Forschungsschiff, das FS PROF. ALBRECHT PENCK (Albrecht Friedrich Karl Penck, 1858–1945, deutscher Geograph und Geologe), aufsteigen. Die PENCK war ein 1951 gebauter 40 m-Kutter. Eines Nachts sollte ich während meiner Wache auf die Brücke



Die Knopfsteuerung auf der Brücke des FS PROF. ALBRECHT PENCK (1974 und 2006)

kommen und Ruder gehen. Mit großen Augen sah ich mich auf der Brücke um. Dort gab es kein Handsteuer, kein rundes, kein halbrundes, nichts. Dort, wo das Steuer sein sollte waren nur drei „Knöpfe“. Der Rudergänger erklärte mir die Knöpfe. Roter Knopf – Ruder nach Backbord, grüner Knopf – Ruder nach Steuerbord und der schwarze in der Mitte zum Beschleunigen, also Hart Back- oder Steuerbord. Er wünschte mir eine gute Wache und weg war er. Nun war ich dran und das Chaos nahm seinen Lauf. Keiner hatte mir gesagt, dass das Ruder, auch nach dem Loslassen eines Knopfes, immer noch in dieser Position liegen bleibt. Also dauerte es nicht lange und ich brachte das Schiff zum Tanzen. Da wir eine Forschungsposition anlaufen wollten, sie aber nie erreichten, dauerte es für mich eine gefühlte Ewigkeit, tatsächlich aber nur etwa zehn Minuten, bis der Kapitän auf die Brücke stürzte. Ohne auf eine Erklärung zu warten, jagte er mich mit den Worten „Ich will Sie hier nie wieder sehen“ von der Brücke. Für mich brach eine Welt zusammen. Nach nur acht Wochen sah ich meine Seefahrt als beendet an. Meine Kameraden versuchten mich zu trösten. Ihnen sei Ähnliches auch schon passiert, was mich nicht wirklich beruhigte.

Aber wie immer im Leben, nichts wird so heiß gegessen wie es gekocht wird. Ich fuhr weiter zur See. Nach dieser Reise ging es wieder zurück auf die HUMBOLDT. Ich habe später noch einige Reisen auf der PENCK gemacht und auch das Steuern mit den „Knöpfen“ gelernt.

Es waren nicht die letzten Lernerfahrungen, die ich machen musste. Nach meinem Wechsel zur DSR war viel Neues zu erlernen, was mit Ladung, Ladungssicherheit, Ladegeschirr und Frachtschiffahrt zu tun hat.

Es ist halt so, aller Anfang ist schwer.

Rainer Ritter

Im Zentrum des Fukushima-Seebebens

Als MS H.P. Anfang März 2011 den San-Francisco-Baypilot abgab und sich auf den Weg über den Nordpazifik nach Tokyo machte, ahnte niemand an Bord, welche Entwicklung die bis dahin ereignisarme Reise noch nehmen sollte.

Das 4350-TEU-Schiff fuhr unter der Flagge Liberias und lag mit 13.50 m ungewöhnlich tief für diesen Trade.

Den Loxodrom- und Großkreisstücken, die das Routungsunternehmen des Charterers empfohlen hatte, und die uns durch die Beringsee und weiter entlang der Kurilen an die Ostküste Japans führen sollten, stimmte ich im Wesentlichen zu. In der Absicht, von dem südsetzenden Kurilenstrom maximal zu profitieren, sah die Route jedoch Kurse vor, die für meinen Geschmack zu dicht an der Inselkette lagen. Die Erfahrungen vergangener Jahre hatten gezeigt, dass sich um diese Jahreszeit Schollen vom Festeissockel der Ostküste Kamtschatkas lösen. Sie driften je nach Wetterlage mitunter weit auf die See und können es durchaus auf zwei Meter Höhe bringen. Wir verließen daher die Beringsee östlicher und hielten uns auf die Weise stärker von den Kurilen frei. Daraus ergab sich im Weiteren auch zu Japans Hauptinsel Honshu ein größerer Abstand.

Ich erwähne das, weil sich zeigte, dass dies – ebenso wie der hohe Tiefgang – später noch eine Rolle spielen würde.

Trotz der größeren Distanz war die Fahrt entlang der Kurilen unangenehm. Ein starkes Hoch über dem fernöstlichen Festland sorgte für kräftigen Zustrom kalter, schneereicher Luft, die sich über dem teilweise noch vereisten Ochotskischen Meer zusätzlich abkühlte und bei uns als eisiger, westlicher Wind mit Schneeschauern ankam. Das Auswechseln des Aggregats eines Kühlcontainers nahm daher deutlich mehr Zeit in Anspruch als üblich

und kam eigentlich erst richtig in Gang, als eine gespannte Persenning für angemessenen Schutz des Catwalks sorgte.

Staff und Crew kamen aus südlichen Ländern und atmeten spürbar durch, als wir Wind und Kälte hinter uns ließen. Der Morgen des 11. März versprach dann auch einen freundlichen, sonnigen Tag, was zusammen mit der Aussicht auf wärmere Wochen während der anstehenden Rotation durch Asien die Stimmung an Bord sichtlich hob. Die Übernahme des Uraga-Lotsen für die Fahrt durch die Tokyo-Bay hatte der Charterer für den kommenden Morgen 5 Uhr festgesetzt, die Besatzung bereitete das Schiff für diesen Tag routiniert und entspannt vor. Für die üblichen Noon-Reports hielt ich mich bis gegen 14 Uhr auf der Brücke auf, beobachtete ein Dutzend Wale im Umfeld des Schiffes, die lebhaft und offenbar eben so gut gelaunt wie wir unterwegs waren und immer wieder hohe Fontänen bliesen. Nur kurze Zeit später sollte mir klar werden, dass dieses Treiben weniger ein Ausdruck von Spielfreude war als vielmehr ein Zeichen höchster Erregung. Die Tiere wussten zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als ich.

Denn nach einer knappen Stunde, genau 14.46 Uhr, begann das Schiff ohne erkennbaren Grund ungewöhnlich stark zu vibrieren und zu dröhnen. Auf meinem eiligen Weg zur Brücke begegnete ich dem Chief, der in den Maschinenraum rannte. Wir vermuteten, dass der Hauptmotor aus irgendeinem Grund übertourt und vereinbarten, ihn zu stoppen.

Genau das leitete ich von der Brücke aus ein. Da die Vibrationen jedoch in beängstigender Weise an Heftigkeit zunahmen und erste Deckenplatten der Brücke herunterfielen, wurde die Maschine auf Notstopp beordert. In dem Maße, wie sich die Drehzahl reduzierte, ließen auch die Erschütterungen nach, bis sie sich schließlich völlig legten. Das erleichternde Gefühl, das Richtige getan zu haben, fand seinen Ausdruck in aktiver Routine: Der Chief bereitete eine Triebwerkskontrolle vor. Über den Stopp, der unser ETA Uraga-Pilot in Frage stellte, ging eine Mail an die Agentur in Tokyo. Der Reederei berichtete ich per Telefon von der Reiseunterbrechung und bekam die Triebwerkskontrolle bestätigt.

Auf die setzten der Chief und ich, denn wir wurden ein ungutes Gefühl schon allein aus dem Grund nicht los, weil weder im Maschinenraum noch auf der Brücke irgendeiner der zahlreichen Bildschirme einen Alarm anzeigte. Es gab nicht einen einzigen Hinweis, der berechtigte Zweifel am Normalbetrieb des Hauptmotors aufkommen ließ, was uns bis dahin jedoch eher verunsicherte als beruhigte. Ich habe mehrfach die Anzeige des Echolotes mit der in der Seekarte ausgewiesenen Wassertiefe von 1500 Meter verglichen, um das Schlittern über eine Untiefe auch wirklich auszuschließen.

Mein Telefonat mit der Designated Person war noch nicht beendet, als mir ein neuer Schlag förmlich den Hörer aus der Hand riss. Das Schiff schüttelte sich und bebte, wie es sich nur schwer beschreiben lässt. Die Anfänge der Stöße erinnerten an das ‚Voll-Zurück‘ aus voller Voraufahrt während der Probefahrt eines Neubaus, nur dass hier das Schiff über Minuten mit schwer zu beschreibender Heftigkeit von einer unbekannten Gewalt gebeutelt wurde.

Mittlerweile hatten sich die Brückensoffiziere und der E-Ing. auf der Brücke eingefunden. Jeder fand eine Möglichkeit sich festzuhalten. Die Situation entwickelte sich zunehmend zu einem verstörenden, wenn nicht gar gespenstischem Szenario: Bei freundlichem Wetter, hellem Sonnenschein, auf glattem Wasser und ohne ersichtlichen Grund bebte und schüttelte sich das Schiff, ohne dabei zu krängen oder zu stampfen. Vielmehr lag es nahezu unbeweglich da, vibrierte und dröhnte aber in bedrohlicher Weise. Die Blicke auf mich gerichtet stand in den Gesichtern die Frage: „Was passiert hier mit uns?“ Der Wachmatrose bekreuzigte sich. Ausdruck von Hilflosigkeit und Fassungslosigkeit allerorten. Ein jeder wollte nur eines von mir: „Mach, dass wir aus dieser Situation heil herauskommen!“ Doch wie ein Problem lösen, das man gar nicht kennt? Zumindest eines war jetzt klar: Die Maschine kam, anders als zuvor angenommen, als Auslöser des Ereignisses nicht in Betracht, denn sie war gestoppt.

Langsam nahm die Wucht der Vibrationen ab, und das Schiff kam zögerlich zur Ruhe. Der Chief fragte an, was eigentlich los sei, als im Hintergrund die Telexgeräte ratterten. Der Dritte Offizier meldete 15.23 Uhr den Eingang eines Wetterberichtes und einer Tsunami-Warnung. Ich brauchte Zeit zum Überlegen und wies ihn daher an, wohl mehr, um ihn zu beschäftigen, die Warnung auszuwerten. Nach gefühlten zwei Minuten trat er an mich heran und raunte mir zu: „Wir befinden uns 40 Seemeilen südöstlich des Epizentrums eines Seebebens.“

Obwohl das wahrhaftig keine Jubel-Nachricht darstellte, löste sie jedoch augenblicklich meine Anspannung. Ich wusste nun, womit ich es tun hatte und konnte entsprechend reagieren. Da die Maschine für eine Triebwerkskontrolle noch zu warm war, ließ sie sich schnell klarmachen, und wir nahmen rasch Fahrt auf. Immer wieder verfolgt von Schlägen, die wir bis zum Abendbrot spürten. Anfangs kaum weniger heftig, insgesamt aber mit abnehmender Wucht, passten sie in unser Bild der Lage. Als die Agentur aus Tokyo in ihrer Antwort auf meine Mail von Erdstößen berichtete, die die ganze Stadt erschütterten und von großen Schäden auszugehen sei, wir aber vorerst weiter zulaufen sollten, empfand ich durchaus so etwas wie Erleichterung. Der Schrecken besaß nun eine Gestalt, wir konnten uns daran ausrichten. Die Crew untersuchte an Deck in Gruppen von jeweils zwei Mann das Schiff nach sichtbaren Schäden, ohne aber Nennenswertes zu finden. Ein paar Spannschrauben waren abgefallen und einige Kühlcontainer spielten verrückt. Eher Kleinigkeiten, die schnell behoben waren. Wenn sich Schäden an der Struktur des Schiffes vorerst und auch später nur in vereinzelten kleineren Rissen erkennen ließen, lag das meines Erachtens an der schweren Beladung des Schiffes. Sie machte es praktisch zu einer kompakten, beinahe homogenen Masse.

Ganz im Gegensatz zu dem norwegischen 32.000-BRT-Tanker IDA KNUDSEN, der im Februar 1969 vor der portugiesischen Küste in den Wirkungsbereich eines Seebebens geriet. Unterwegs in eine Werft in Lissabon, fuhr er im Ballast und stellte ganzheitlich quasi einen Resonanzboden für jene enormen Vibrationen dar. Das Schiff erlitt schwerste Schäden, schaffte es zwar zunächst aus eigener Kraft nach Lissabon, wurde dort jedoch wegen seines völlig deformierten Unterwasserschiffes zum Totalverlust erklärt.

Als wir am nächsten Morgen termingerecht beim Uruga-Lotsen vorlagen, erfuhren wir, dass der seinen Betrieb für unbekannte Zeit eingestellt hatte. Solange, bis das Marine Department sicher sein konnte, dass das Seebeben zu keinen Verwerfungen des Meeresbodens in der Tokyo-Bay geführt hat.

Nach ein paar Stunden Wartezeit wurden wir nach Osaka beordert. Da diese Entscheidung nahe lag, traf sie uns nicht unvorbereitet. Doch der Anlauf war schon deshalb keine Routine, weil die ausgewiesene Wassertiefe am Liegeplatz nur 13,50 Meter betrug.

Wir wurden noch mit einem weiteren Phänomen während dieser Reise wenige Tage später konfrontiert. In Asien wird noch heute landauf landab die Auffassung vertreten, zwischen ihm und dem Tsunami bestünde ein Zusammenhang. Die Rede ist vom so genannten „Supermoon“. Während des nächtlichen Transits der Singapore-Straße auf dem Weg nach Port Kelang ließ sich ein ungewöhnlich großer Mond erkennen. Da er die gesamte Szene aufhellte und dadurch die Navigation in diesem verkehrsreichen Seegebiet erleichterte, nahm ich ihn erst einmal hin. Die „Singapore Strait Times“ berichtete dann darüber Einzelheiten. Der Mond sei in diesen Tagen der Erde so nahe gekommen wie seit 18 Jahren nicht mehr. Seine Massenanziehung habe sich durch einige Planeten, die genau hinter ihm standen, zusätzlich verstärkt und die sichtbare Scheibe sei derzeit 80 % größer als gewöhnlich. Ich kann die Zahl nicht kommentieren, darf aber eines bestätigen: Da hing eine riesige Lampe am Himmel!

Den Einfluss des Supermoons auf die Gezeiten bekamen wir in Port Kelang zu spüren. Das Schiff legte bei einlaufendem Ebbstrom von 6.5 Knoten ab, was für diesen Hafen eher ungewöhnlich ist.

Abwettern eines Taifuns im südchinesischen Meer

Wir befanden uns von Suez kommend mit MS KARL MARX auf dem Weg nach Zhanjiang (Südchina), wo wir am 3. September 1984 ankommen wollten.

Am 29. August wurde der Taifun IKE erstmals in den Wetterberichten erwähnt und mit einer westlichen Zugrichtung über den Pazifik angegeben. Nach Passage der Malacca-Straße und der Straße von Singapore am 31. August war abzusehen, dass er mit einer weiteren westlichen Zugrichtung über die Philippinen ziehen würde. Den Wetterberichten und den Wetterkarten, die wir damals noch selbst zeichnen, war zu entnehmen, dass er seine Zugbahn über die Philippinen nehmen würde und diese danach wahrscheinlich auf West-Nord-West oder auf Nord-West ändert. Somit könnte er auf die Küste von Südchina treffen. Das wäre aber genau das Seegebiet wo der Hafen Zhanjiang mit seiner Reede liegt. Praktische Erfahrung auf dieser Reede beim Abwettern hatte kein Besatzungsmitglied an Bord.



Der Autor (aus „Voll Voraus“, 02/1989)

Ein Warten darauf, dass der Taifun vorbeizieht und wir hinter ihm nach Zhanjiang weiter laufen, hätte einen Zeitverlust von etwa drei bis vier Tagen bedeutet. Nach dem Studium der einschlägigen Literatur und des Seehandbuches für das Südchinesische Meer und des Seegebietes vor Zhanjiang war die Reede ost- und westwärts durch vorgelagerte flache Inseln etwas geschützt. Aus diesem Grund entschloss ich mich, die Reede direkt anzusteuern und



MS KARL MARX im Indischen Ozean (1986)

das Schiff mit der gesamten Besatzung auf ein Abwettern einzurichten. Die seemännisch gut ausgebildete und disziplinierte Besatzung traf alle Vorbereitungen, um an Deck und in den Laderäumen noch zusätzliche Sicherungen anzubringen.

Am 3. September um 13 Uhr wurde auf der Innenreede (21° 07' Nord und 110° 26' Ost) mit dem Steuerbordanker sechs Längen an Deck bei einer Wassertiefe von 36 Meter geankert. Der Lotse und der Vertreter unserer Agentur wurden von mir über das Abwettern und welche Maßnahmen zu empfehlen sind ausgefragt. Die Auskünfte waren nichtssagend und sehr oberflächlich ohne einen verwertbaren Hinweis. Beide gaben mir zu verstehen, dass alle Schiffe die Reede zu verlassen und auf Außenreede ohne Lotsen abzuwettern hätten. Es gäbe auch extra dafür vorgesehene Taifun-Tonnen, diese würden durch die Hafenbehörden vergeben. Das waren vielleicht Auskünfte!

Am 4. September wurden die nautischen und technischen Offiziere über Maßnahmen zum Abwettern eingewiesen. Wir besprachen die notwendigen Einzelheiten und legten fest:

1. Maschine ist ab den 5. September um 12 Uhr seeklar und bleibt besetzt.
2. Bereitschaft für die gesamte Besatzung.
3. Ab 16 Uhr wird die Back mit einem nautischen Offizier und Bootsmann/Kabelgattsmatrosen besetzt.
4. Brücke bleibt mit Kapitän, Erstem Offizier und zwei Matrosen besetzt.

Weitere Einzelheiten wurden diskutiert und besprochen. Danach wurden alle Besatzungsmitglieder in die zu erwartenden Ereignisse einbezogen und eingewiesen.

Am 5. September zeigte die Zugbahn an, dass der Taifun über die Insel Hai-Nan nördlich von Zhanjiang vorbei ziehen und der Passierabstand nicht sehr groß sein würde. Mittags verholten einige Schiffe von den Liegeplätzen auf Außenreede, ohne von den Hafenbehörden dazu aufgefordert worden zu sein.

Wir vermoorten das Schiff vor zwei Ankern mit je 6 Längen zu Wasser, sodass beide Anker gleichmäßig trugen.

Schiffe, die einen Wetterbericht von Zhanjiang Radio wollten, bekamen überhaupt keine Antwort oder wurden auf den Wetterbericht von Hong Kong verwiesen. Mehr Informationen von chinesischer Seite waren nicht zu bekommen.

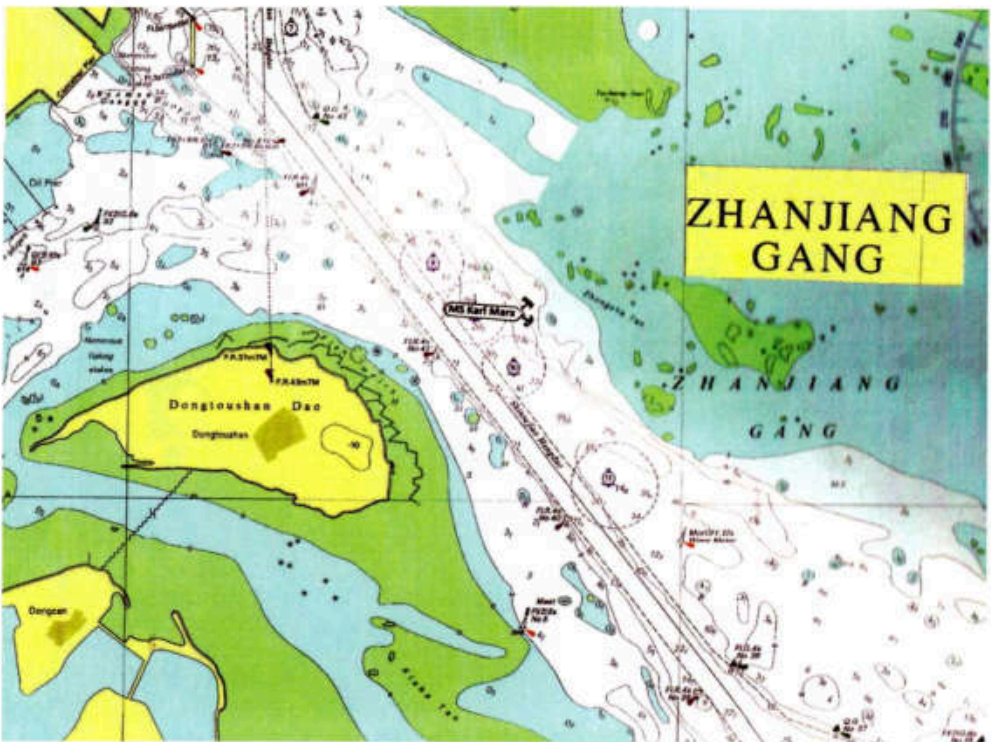
Ein Schiff wollte gegen 19 Uhr mit Lotsenberatung vermooren, der Kapitän bekam über UKW einige Hinweise, die aber niemand verstand und letztlich vermoorte das Schiff selbstständig. Nach den vorliegenden Wetterberichten aus Hong Kong sollte der Taifun sich über Südchina etwas abschwächen, aber noch Orkanstärke beibehalten.



Schnellfrachter KARL MARX in schwerer See

Nachdem der Taifun IKE zuvor über die Philippinen gezogen war, meldeten die Rundfunkstationen, dass er der stärkste Taifun seit 20 Jahren in dieser Region gewesen sei. Er hätte ca. 600 Tote und mehr als 600 000 Obdachlose gefordert. Die Ernte von Kakao und Zuckerrohr wäre total vernichtet worden.

Meldungen über die entstandenen Schäden in China sind nicht bekannt. Die DDR-Regierung sprach der Bevölkerung der Philippinen ihr Beileid aus.



Das Besengeschwader

Ein unendliches Thema, das mit den Frauen. Wo anfangen und was darf man überhaupt erzählen? Ein Seemann ist doch ein Gentleman und plaudert nicht aus dem Seesack. Erinnerungen gibt es zuhauf, die der Seefahrer nie vergessen wird. Alle im Dachstübchen fein danach geordnet, ob es sich um die eigene Frau oder andere mitreisende Ehefrauen, um Stewardessen, Passagierinnen, weibliche Gäste im Hafen oder um die über Jakobsleitern an Bord krabbelnden braunen Schönheiten handelt. Manch anderes weibliches Wesen wurde als blinder Passagier an Bord gebracht oder kam auch von allein dorthin. Dem Seemann lachte also nicht nur das Glück, sondern ihm drohte auch oft Gefahr in vielfältiger Form, wenn weibliche Reize ihn von seiner harten Arbeit ablenkten.

Bei mir fing es mit den „Frauen an Bord“ an, als ich vor meiner ersten großen Reise mit 19 Jahren zur Bauaufsicht der ERFURT in die Warnowwerft Warnemünde kam. Es war fast alles neu für mich. Nicht nur die Werft, das Schiff und die Anlagen, die ich kennen lernen sollte, sondern auch der Umgang an Bord mit der Besatzung und den Werftleuten war ungewohnt. Ehrlich gesagt, von den Frauen verstand ich damals auch nicht sehr viel. Aber das änderte sich mit der Zeit.

Zur Probefahrt des Schiffes kamen mit den Werftarbeitern auch viele Frauen an Bord, die das Schiff reinigen sollten. Im Laderaum 5 wurden kleine Wohncontainer aufgestellt, damit auch alle Probefahrtteilnehmer eine Schlafgelegenheit fanden. Probefahrten dauerten damals manchmal einige Tage. Auch die Mädchen und Frauen der Reinigungsbrigade, die umgangssprachlich das „Besengeschwader“ genannt wurde, fanden in diesen Hütten Unterkunft. Da sie nicht 24 Stunden am Tag arbeiten konnten, sollten diese Ruheräume der Erholung dienen. Das Gegenteil war oft der Fall. Ist ja auch verständlich. WBS und Hafenbräu befanden sich reichlich an Bord und Gelegenheit macht Liebe. Jedenfalls lernte ich, wie schön es ist, wenn nach getaner Arbeit Männlein und Weiblein sich gut verstehen. Als Neuling war ich allerdings noch ein Außenseiter und nicht an diesem fröhlichen Treiben beteiligt. Nach einer Reise auf der ERFURT wurde ich auf die HALLE umgemustert, die kurz vor ihrer Fertigstellung in der Warnowwerft lag. Ich konnte bereits in die Elektrikerammer einziehen, da sich das Schiff kurz vor der Probefahrt und Übergabe befand. Nach dem Feierabend auf der Werft wurde es ziemlich ruhig auf dem Dampfer. Von der neuen Besatzung waren nur wenige Leute an Bord und auch ich wollte mich in Ruhe mit den neuen Gegebenheiten anfreunden. Wäre ja auch alles gut gegangen, wenn nicht das Besengeschwader, jedenfalls ein Teil davon, in der Spätschicht gearbeitet hätte. So wurde ich von einer jungen Frau in meiner einsamen Kammer entdeckt. Zuerst konnte ich ihr noch mit einigen literarischen Erzeugnissen aushelfen, dann aber hatte sie ihre Arbeit erledigt und war einem Hafenbräu nicht abgeneigt. Ein Wort gab das andere, wie das manchmal so ist. Sie hätte nach der Schicht noch einen langen Heimweg bis nach Sanitz, und die Zugverbindung sei so schlecht. Es war November und ziemlich schlechtes Wetter. Da musste Hein Seemann doch Mitleid haben! Jedenfalls war es in meiner Kammer schön warm, eine Doppelkoje war auch vorhanden. Es gab also gegen eine Belegung dieser zweiten Schlafgelegenheit nichts einzuwenden. Wie dankbar diese junge Frau war, dass sie nach den darauf folgenden Spätschichten nicht immer nach Hause fahren musste, wird wohl jeder verstehen.

Ob damals die Rostocker „Schiffsordnung und See Recht“ von 1614 noch galt, („...keiner vom Schiffsvolk sol eine Fraw des Nachts im Schiff behalten / bey straff eines Thalers.“) wusste ich nicht. Aber diesen Thaler hätte ich gerne als Lehrgeld bezahlt.

Ein Löwe an Deck

In der Neuen Berliner Illustrierten (NBI) 33/1985 wurde auf den Seiten 16 und 17 unter dem Titel „Tiertransport nach Vietnam: Flussis große Fahrt“ über eine Reise des MS ALTENBURG mit besonderer Ladung berichtet. Grundlage dieses Beitrags von Christel Schattke ist ein Gespräch der Autorin mit einem Mitarbeiter des Leipziger Zoos, der die Tiere auf dieser Reise betreut hatte. Unerwähnt blieb jedoch ein Ereignis, an das sich jeder, der diese Fernost-Reise mitgemacht hat, sicher erinnert:

Am 2. Oktober 1984 verließ das Motorschiff ALTENBURG unter dem Kommando von Kapitän Jürgen Müller den Rostocker Überseehafen mit einer Ladung von 3633 Tonnen Stückgut und Tieren aus dem Leipziger Zoo für den Zoologischen Garten in Ho-Chi-Minh-Stadt: ein Flusspferd, ein Tiger, ein Löwe, einige Bisons, mehrere Kängurus, Vögel und zwei Zebras, untergebracht in Käfigen in Containern auf Luk V. Begleitet und betreut wurden die Tiere von den Leipziger Zoo-Mitarbeitern Jörg Adler (Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Kurator für Primaten) und Peter Müller (Direktorialassistent und Kurator für Raubtiere).

Über Malmö führte die Reise zunächst nach Antwerpen, wo vom 10. bis 12. Oktober Stückgüter, Chemikalien und Container zugeladen wurden. Am 22. Oktober erreichte die ALTENBURG um 15 Uhr die Reede von Port Said, wo sie bis zum nächsten Tag um 1.19 Uhr vor Anker lag. Es folgten Konvoi-Zusammenstellung und Einlaufen in den Suezkanal.

Wenige Stunden später, um 5 Uhr, wurde die Decksbesatzung geweckt, weil der Konvoi stoppen und die Schiffe im Kanal festmachen mussten. Also Manöverstationen Back und Heck besetzen, Festmacherleinen ausstecken und diese von den ägyptischen Festmachern mit deren Booten ans Ufer bringen lassen. Gegen 6 Uhr war das Schiff fest.

Als Zweiter Offizier, der üblicherweise auch für die Arbeiten auf der achteren Manöverstation zuständig war, entließ ich die dort tätig gewesenen Besatzungsmitglieder und meldete mich über Walkie-Talkie bei der Brücke ab. In dem Moment kam Decksmann Konrad, der als erster losgegangen war, eiligst zurück, und zwar mit den fast geflüsterten Worten: „Second, der Löwe ist an Deck!“ Mein erster Gedanke war, dass ein Decksmann auf seiner ersten Reise so etwas eher nicht scherzhaft äußern würde, aber ich fragte nach und registrierte ein bestätigendes „Ja, auf der Luke“.

Damit war uns der Rückweg an Luk V vorbei abgeschnitten. Da wir annehmen mussten, dass das Tier einen Rundgang unternehmen würde, schickte ich die Mannschaft von der achteren Manöverstation auf das Deckshaus – immerhin ein Deck höher. Notfalls wäre von dort aus ja auch noch ein rettender Sprung in den Suezkanal möglich.

Auf der Brücke war das Walkie-Talkie glücklicherweise noch nicht abgeschaltet, so dass Chieffmate Röbbke meine Meldung des auf Luk V stehenden Löwen entgegennehmen konnte – wenn auch recht ungläubig. Die Zweifel waren aber schlagartig beseitigt, als er sich persönlich von der Richtigkeit der Meldung überzeugt hatte – aus sicherer Entfernung mit einem sehr vorsichtigen Blick herab vom Brückendeck des Schiffes, wie wir vom achteren Deckshaus aus beobachten konnten.

Umgehend folgte über die Bordfunk-Lautsprecher die Durchsage, dass niemand die Aufbauten zu verlassen habe und dass die Außenschotten geschlossen bleiben, weil sich der Löwe an Deck aufhält. Auch unter den Empfängern dieser Anweisung soll es Zweifler gegeben haben. Einige wurden mit der Durchsage um 6.05 Uhr sogar aus dem Schlaf gerissen und hielten einen solchen „Scherz“ allein schon zeitlich für sehr unpassend. Derweil waren Koch und Bäcker bereits bei der Arbeit, die sie aber unterbrachen, weil ihnen ihre Kombüse mit achterlichen Bullaugen gewissermaßen einen Logenplatz bot, von dem sie das Geschehen



Vorbereitung der zweiten Betäubung (li.) und der narkotisierte Löwe im Container (ob.)

auf Luk V bestens und ungefährdet verfolgen konnten. So sahen sie, wie Jörg Adler, einer der beiden Zoo-Mitarbeiter, mit äußerstem Wagemut und einem großen Fleischbrocken den Löwen in den Container locken und die Containertür von außen schließen konnte. Dann sollte Leo mit präpariertem Fleisch, das ihm durch einen Spalt der mit einer Kette gesicherten Containertür verabreicht wurde, betäubt werden. Aber die Wirkung war nur halbnarkotisch und erlaubte

keinesfalls den Weitertransport im Container. Also musste eine stärkere Dröhnung zubereitet werden, die Jörg Adler vom Flusspferdkäfig aus dem zwar liegenden, aber noch schwach um sich schnappenden Löwen mit einer Spritze in den Nacken injizierte. Nach Einsetzen der Wirkung konnte Leo endlich von seinen beiden Begleitern und mehreren hilfsbereiten Besatzungsmitgliedern in den Käfig zurück verfrachtet werden, wo er zwei Tage lang seinen Rausch ausschließ.

Über den glücklichen Ausgang waren natürlich alle sehr froh, aber jedem war klar, dass ein solcher Vorfall auch ganz anders hätte ausgehen können. Zum Glück im Unglück gehörte zudem, dass nicht der offensichtlich gefährlichere Tiger, sondern „nur“ der Löwe ausgebüxt war, dass der Löwe keinen Decksrundgang machte, sondern auf Luk V blieb und von dort in die über der Wüste aufgehende Sonne blinzelte, dass sich die ägyptischen Festmacher mit ihren Booten noch am Ufer des Suezkanals befanden und nicht an Deck der ALTENBURG der Raubkatze gegenüber standen und dass auf der Brücke des Schiffes die ägyptischen Kanallotsen und -steuerer nicht die geringste Ahnung von einem an Bord frei laufenden Löwen hatten.

Nach 39-tägiger Reise machte die ALTENBURG am 9. November im Hafen von Ho-Chi-Minh-City fest, wo bis auf zwei Papageien, die bereits in Malmö entflohen waren, alle Tiere wohlbehalten dem dortigen Zoologischen Garten übergeben werden konnten. Unbeantwortet blieb damals die Frage, wie es dazu kam, dass die Großkatze ihren Käfig durch dessen Tür verlassen konnte. Später wurde bekannt, dass ein während der morgendlichen Fütterung falsch gezogener Schieber den Ausflug ermöglicht hatte.

(Anmerkung der Redaktion: Die mangelhafte Qualität der Abbildungen ist der Aufnahmesituation geschuldet, bessere Aufnahmen sind leider nicht verfügbar.)

Der Kinderwagen

Im Frühjahr 1971 war ich ein Neuling bei der Seefahrt. Meine erste Reise durfte ich mit der MEYENBURG gleich nach Fernost machen. Inzwischen fuhr ich auf MS HIDDENSEE und war verheiratet, natürlich mit einem echten Vollmatrosen! Das konnte schon mal vorkommen bei der Seefahrt unter DSR-Flagge. Wir fuhren die Westafrika-Linie. Auf der Rückreise lief das Schiff auch Hamburg an. Da wir im vorangegangenen Jahr (1972) zwei Wochen in der Werft in Antwerpen gelegen hatten, in denen die Kombüse geschlossen war, wurde die Besatzung mit einem reichlichen Verpflegungsgeld entschädigt. Davon hatte jeder von uns einen Teil zurückgelegt, denn wir wollten ja einen Haushalt an Land gründen.

Also überlegten wir vor dem Einlaufen in Hamburg: „Wir werden uns dort mit dem Geld etwas Nützliches für die Zukunft kaufen.“ Und entschieden uns für einen Kühlschrank.

Die Mönckebergstraße sollte uns zum Erfolg verhelfen. Zuerst gingen wir zu QUELLE und begutachteten dort die diversen Kühlschränke. Die Wahl fiel nicht schwer und wir entschieden uns für ein Modell. Aber leider war es dem Laden nicht möglich, den Kühlschrank bis zum nächsten Tag in den Hafen zu liefern. Länger lag der Dampfer nicht in Hamburg und über eine Möglichkeit zum selbst abholen verfügten wir nicht. Na, dachten wir, gehen wir eben zur Konkurrenz. Also auf zu KARSTADT. Leider mit dem gleichen Ergebnis.

Aber ich wollte auf der Stelle für unser gespartes Geld unbedingt etwas SCHÖNES kaufen! Da wir in der Zukunft auch Kinder haben wollten, überredete ich meinen Peter, lass uns einen Kinderwagen kaufen. Er fand die Idee erst gar nicht gut, gab dann aber nach. Gesagt, getan. Wir suchten uns einen chicen, chromblitzenden roten Kinderwagen aus und schoben diesen durch Hamburg zum Hafen, luden ihn auf die Barkasse und fuhren zu unserem Schiff.

Es gab bei unserem Auftauchen an Bord ein großes Hallo und einige meinten, das sei ja ein komischer Kühlschrank. Manche dachten, es wäre schon so weit und der Nachwuchs in Sicht.

Es hat dann noch zwei Jahre gedauert, bis wir das gute Stück zweckbestimmt benutzen konnten. Auch nach dieser Zeit war dieser West-Wagen in der DDR noch immer und absolut ein Super-Modell!



Jäger

1976 befand sich das Motorschiff ERNST SCHNELLER auf einer Reise von Rostock in den Persischen Golf, als eines Tages der Matrose Willi Bloßfeld zusammen mit dem Chief Mate Carl einen Lukenrundgang machte. Dabei fielen dem Matrosen in einem der Laderäume einige grüne Kisten auf, und auf Nachfrage erklärte ihm der Chief Mate, dass es Jagdmunition sei.

Als das Schiff in seinem Zielhafen Basra an der Pier lag und die Ladung gelöscht wurde, rollten mehrere Militär-Lastwagen vor das Schiff. Zwei Militärs kamen an Bord und teilten dem Matrosen an der Gangway mit, dass sie den Chief Mate zu sprechen wünschten. Da zufällig Willi Bloßfeld Gangwaywache hatte, nahm dieser den Telefonhörer zur Hand, rief den Chief Mate an und informierte diesen mit den Worten: „Chief Mate – die Jäger sind da!“

Günter Pürschel

Gar nicht zum Lachen

Während einer Südamerikareise auf MS EILENBURG unter Kapitän Schneider saßen wir nach dem Abendessen in der Clubecke der Offiziersmesse und studierten die Schiffspresse, die sozialistische Tageszeitung für den DSR-Seemann, in der die Aufzählung aller Funktionen und Posten der Spitzen von Partei und Regierung mehr wertvollen Platz einnahm als die Weltpolitik. Mindestens eine Berufsgruppe befand sich immer im heldenhaften historischen Kampf. Wichtige, objektive Kurzinformationen für den Seemann – Fehlanzeige, stattdessen gestelztes Parteideutsch und Schwarz-Weiß-Malerei des komplizierten Weltgeschehens. Ausdruck der Arroganz der historischen Sieger gegenüber dem unmündigen Volk bzw. dem Fahrensmann. Ehrliche, das heißt kritische Diskussionen führten wir ohnehin nur im bekannten Kollegenkreis. Darüber hinaus, z. B. bei Empfängen im Ausland oder an Bord, wurde natürlich, mit vertretbarem Menschenverstand, halbwegs Linie bewahrt. Das eigene Nest wollten auch wir Nörgler nicht beschmutzen.

Wir redeten also wie gewohnt über diese Informationen sowie über Gott und die Welt. Passagier S., Parteisekretär der Akademie der Wissenschaften, der als Tourist nach Südamerika mitfuhr, setzte sich dazu und gab bald ungefragt seine absolute einzige DDR-Wahrheit zum Besten. Diese platte, wohl bekannte Phrasendrescherei konnte ich nicht so einfach akzeptieren, stumm kneifen und rausgehen wollte ich aber auch nicht. Entgegen meinem eigentlich sehr ruhigen Wesen musste ich massiv widersprechen. Die Auseinandersetzung gipfelte schließlich in dem Totschlagargument des Herrn S., dass er aufgrund seiner KZ-Haft eine Information ja noch richtig interpretieren könne, mir aber dieses Vermögen wegen meiner 26 Lenze total absprach. Ich wäre außerdem nicht würdig, weiter zur See zu fahren und die DDR zu repräsentieren.

Dass es auch aufrichtige und tolerante Vertreter dieser Kaste gab, konnte ich als Hauslehrer und Mitbewohner im Haushalt eines ehemaligen Spanienkämpfers und ZK-Mitgliedes während des ersten Studienabschnittes erleben. Die interessanten Diskussionen führten dazu, dass ich manche Denkweise nicht nur besser verstand, sondern auch akzeptieren konnte. Kapitän Schneider oder dem Wohlwollen eines Unbekannten der Firma Horch und Guck hatte ich es womöglich zu verdanken, dass ich nach diesem Disput noch weiter zur See fahren durfte.

Der Flottenbesuch

Es war Mitte der 70er-Jahre, als ich die Erstsemester an der Hochschule für Seefahrt Warnemünde-Wustrow begrüßte, mich vorstellte und den Studenten zu ihrem Berufswunsch gratulierte. Nach der Veranstaltung kam ein Student auf mich zu.

„Sind Sie derjenige mit dem Flottenbesuch?“

„Was denn für ein Flottenbesuch?“

„Auf meiner letzten Reise hat der Kapitän in lockerer Runde mal erzählt, dass ein gewisser Trenkner in Vera Cruz einen Flottenbesuch organisiert hatte.“

Folgendes hatte sich in der Tat ereignet: Im Rahmen meiner Tätigkeit an der HS für Seefahrt fuhr ich gelegentlich als Ausbildungsoffizier auf MS J. G. FICHTE der DSR. Eine Reise führte uns 1971 auch nach Vera Cruz. Hier lagen wir in einem Abstand von ungefähr ca. 80 m zu einer mexikanischen Fregatte vom US-amerikanischen Typ Fletcher. Diese Fregatten waren die berühmtesten Kriegsschiffe des Zweiten Weltkriegs, welche den Geleitschutz für die westalliierten Frachtschiffe über den Nordatlantik u. a. nach Murmansk stellten.

Mit großem Vergnügen konnten wir jeden Morgen auf dem mexikanischen Schiff folgende Zeremonie beobachten: 60 Sekunden vor 8 Uhr ertönte über Bordlautsprecher das Zeitzeichen von Key West, worauf sich in aller Ruhe eine Anzahl Marinesoldaten mit Gewehr und in unterschiedlicher Uniformierung relativ zwanglos auf dem Achterschiff einfand. Schlag 8 Uhr ertönte dröhnend die mexikanische Nationalhymne zum Hissen der Staatsflagge. „Antreten“ konnte man die Aktion nicht nennen, denn die Jungen standen mehr oder weniger herum wie eine Gruppe Campesinos, die sich mit Hacken und Spaten unlustig zur Arbeitseinteilung einfanden. Während dieser „Zeremonie“ kamen noch einige Offiziere, wahrscheinlich Heimschläfer, lässig von Landgang zurück, wobei sie sich von dem Vorgang auf dem Achterschiff nicht beeindrucken ließen.

Eines Tages fing mich nach dem Frühstück der II. Ing. in der O-Messe ab und teilte mir mit, dass einige Offiziere Interesse daran hätten, die mexikanische Fregatte zu besichtigen, weil der Typ so berühmt wäre usw. und ob ich auch mitmachen würde. Aber immer, erwiderte ich, woraufhin er meinte, dass ich diese Besichtigung ja bitte organisieren möchte. Nach einigem Zögern, eingedenk der damals bei uns herrschenden Abgrenzungspolitik, die sich in den kommenden Jahren noch verschärfen sollte, stimmte ich zu. Mir war auch klar, dass ich zuvor den Kapitän, eine allseits respektierte Leiterpersönlichkeit, um Zustimmung bitten und möglichst den Politoffizier umgehen musste, ein intriganter – es waren nicht alle so – Vertreter seiner Gattung.

Beim Kapitän entspann sich folgender Dialog:

„Einige Offiziere möchten gern die Fletcherfregatte dort drüben besichtigen und ich soll das organisieren, geht das in Ordnung?“

„Hmm, weiß der Polit davon?“

„Das nun nicht, den wollte ich eigentlich außen vor lassen.“

„Na gut. Aber hör zu, bei denen ist deutlich darauf hinzuweisen, dass ihr aus der Deutschen Demokratischen Republik seid, klar? Ich vermute, dann erlauben die das sowieso nicht.“

„Geht in Ordnung, hätte ich ohnehin gemacht. Ich versuche es also mal.“

Ich machte mich sogleich auf den kurzen Weg zur Fregatte. Dort stand ein Posten unter Gewehr, der durch einen mächtigen Betonschirm vor der gleißenden Sonne und dem regelmäßigen nachmittäglichen Wolkenbruch geschützt wurde. Als er meiner mit den vier goldenen Streifen auf den Achselklappen, die ich damals trug, ansichtig wurde, nahm er unverzüglich Haltung an. Ohne auf meine Anrede zu warten, trat er auf einen Klingelknopf, worauf zeitnah,

wie man heute sagt, ein Kapitänleutnant über die Stelling herbeieilte. Dieser, nachdem er sich meine Bitte angehört hatte, erklärte mir, dass ein Besuch – ich schlug 17 Uhr des folgenden Tages vor – durchaus möglich wäre. Allerdings erfordere dies die Genehmigung des Kommandanten, der jedoch zurzeit an Land wäre – wir bekämen aber Bescheid.

Zurück an Bord informierte ich den Kapitän, und wir beschlossen abzuwarten. Irgendwann am Nachmittag wurde ich in das Office des Kapitäns beordert. Dort traf ich auf einen Marineoffizier ganz in Weiß, dessen silberne Rangabzeichen seine landseitige Verwendung auswiesen. Er erklärte uns, dass für die beabsichtigte Besichtigung die Genehmigung des Chefs der Marinebasis, eines Konteradmirals, nötig wäre, die wir beantragen sollten.

Der Kapitän und ich sahen uns kurz an und sagten, dass wir so verfahren würden, worauf sich der Offizier verabschiedete. Uns war klar, dass die Angelegenheit aus dem Ruder laufen konnte, denn das war alles einige Ebenen zu hoch. Wir kamen überein, die Sache auf sich beruhen zu lassen und ich informierte die interessierten Offiziere unserer Crew, dass leider nichts aus der Besichtigung würde. Damit schien der Vorgang erledigt – dachte ich zumindest.

Am folgenden Vormittag wurde ich erneut in das Office unseres Kapitäns gerufen, wo sich der Marineoffizier vom Vortag wieder eingefunden hatte. Dieser erklärte zu unserer leichten Verwunderung, dass er selbst die Genehmigung zur Besichtigung vom Chef der Marinebasis eingeholt hätte und unserem Besuch um 17 Uhr nichts mehr entgegenstünde. Also blieb uns nichts anderes übrig, als uns freundlich zu bedanken, worauf der Leutnant abtrat.

Das war nun eine etwas zwiespältige Situation. Wir konnten einerseits aus Höflichkeitsgründen den Besuch der Fregatte, den wir bereits abgeschrieben hatten, nicht mehr so einfach sausen lassen. Andererseits bewegte sich der Vorgang inzwischen in Sphären, die für uns negative politische Konsequenzen hätten zeitigen können. Egal, der Kapitän und ich entschlossen uns, die Besichtigung unter dauernden Hinweisen auf unsere Herkunft (Rostock, German Democratic Republic) stattfinden zu lassen und den Polit damit nicht zu behelligen. So versammelten sich mit mir fünf Offiziere um 16.45 Uhr in Khaki vor unserem Schiff. Ich wies die Jungen noch darauf hin, dass sie bei Betreten und Verlassen der Fregatte die mexikanische Flagge militärisch zu grüßen hätten, und los ging's halbwegs im Gleichschritt. Nach etwa 50 m öffneten sich die Himmelsschleusen und der übliche tägliche Wolkenbruch ging nieder. Wir waren sofort bis auf die Haut durchnässt und sahen etwas desolat aus. Als wir uns also im schauerartigen Regen der Fregatte näherten, glaubte der Posten unter dem Betonschirm seinen Augen nicht zu trauen, nahm allerdings Haltung an und alarmierte seinen OvD. Dieser erschien sobald und äußerte seine Verwunderung darüber, dass wir uns bei dieser Sintflut auf den Weg gemacht hatten. Ich erwiderte so lässig wie möglich, dass für deutsche Offiziere die vereinbarte Uhrzeit zähle, was unabhängig von der jeweiligen Wetterlage gelte. Der OvD nahm dies bewundernd zur Kenntnis und führte uns direkt in das Office des Kommandanten, eines Capitán de Navío.

Dort machte ich eine Art Meldung („from the German Democratic Republic“), wir durften Platz nehmen und ein Mannschaftsdienstgrad servierte Kaffee. Der Kommandant entschuldigte sich, dass er weder Rum noch Whisky oder Bier anbieten könne, da sie nach amerikanischem Vorbild eine „dry navy“ wären. Dann fragte er, welche Bereiche wir gern sehen möchten. Allerdings, so schränkte er ein, wäre die Feuerleiteinrichtung nicht verfügbar, da der zuständige Offizier nicht an Bord sei, leider. Ich dachte mir, der bringt sich doch um Kopf und Kragen, denn bei der Volksmarine machte man sich ja schon verdächtig, wenn man einen K10 zu genau betrachtete. Also fragte ich den Kapitän, ob es denn seinerseits keine Sicherheitsbestimmungen zu beachten gäbe. „Ach, wissen Sie“, sagte er, „diese Schiffe sind durch unzählige Spiel- und Dokumentarfilme so bekannt, dass es nichts Geheimnisvolles mehr gibt.“ Oha, dachte ich und wir einigten uns auf einen allgemeinen Rundgang.



Zerstörer Fletcher-Klasse der Bundesmarine

Ein Kapitänleutnant erschien und stellte sich als „Damage Control Officer“ (Leckwehroffizier) vor, eine Dienststellung, so sagte er, „die in die Kriegsmarine ja von Ihrem Kanzler Bismarck eingeführt wurde, was Ihnen sicherlich bekannt ist.“ Das war mir zwar neu, aber ich nickte wissend. Der Offizier führte uns durch die Fregatte, die gerade seeklar gemacht wurde, und ausführlich beantwortete er unsere zahlreichen Fragen. Bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit flocht ich ein, dass wir aus Rostock, German Democratic Republic, kämen, was der Mann mit „I see“ gleichmütig zur Kenntnis nahm.

Nach der Besichtigung wurden wir wieder in das Büro des Kommandanten gebeten. Ich bedankte mich für die erwiesene Gastfreundschaft. Einer spontanen, wenngleich nicht sehr klugen Idee folgend, lud ich den Kommandanten und seinen Leckwehroffizier für den Abend in unser Schiffsrestaurant, das Hippodrom, zu einer Flasche deutschen Weißwein ein, auf den die Mexikaner besonders stehen. Daraufhin sagte der Kapitän „So sorry“, zog eine Schublade auf und hielt mir ein Fernschreiben der US-Navy vor die Nase. Ich zögerte, dieses Schreiben zu lesen, doch er meinte, sie hätten enge Beziehungen zur US-Navy und wir würden als NATO-Mitglied ja ebenfalls mit den Amerikanern kooperieren, sodass keine Geheimhaltungsprobleme bestünden. Mir wurde klar, dass mein ständiges „from the German Democratic Republic“ fruchtlos war und der Kommandant wohl nicht einmal wusste, dass es zwei deutsche Staaten gab und in unserem allein das Wort NATO alle Sicherheitsglocken schrillen ließ.

Ich tat jedoch, wie gebeten und las das Fernschreiben mit der Überschrift „Classified“ (Geheim): Die Fregatte wurde von der US-Navy aufgefordert, sich um 23.30 Uhr einem Verband der Amerikaner auf einer bestimmten Rendezvousposition zu einer gemeinsamen Übung anzuschließen. Deswegen, sagte der Kommandant, könne er leider unsere Einladung nicht annehmen. Gott-sei-Dank, dachte ich im Stillen, denn ein solcher Besuch wäre garantiert beim Polit bekannt geworden und hätte mich, und wahrscheinlich nicht nur mich, in Teufels Küche bringen können. Spätestens jetzt hielt ich es für dringend geraten, uns schleunigst vom Kommandanten zu verabschieden, bevor wir womöglich über weitere Nachrichtenlagen informiert würden, die uns nicht interessieren durften. Nachdem ich auf Bitten des Kommandanten noch einige freundliche Bemerkungen in sein Gästebuch geschrieben hatte (from the German Democratic Republic), schützte ich einen Termin an

Bord vor, wir nahmen Haltung an und verabschiedeten uns. Wir verließen die Fregatte und mit einem Stoßseufzer meinerseits – „Mann-o-Mann“ – klang die Besichtigung aus.

Noch leicht durchnässt, aber um ein interessantes Erlebnis reicher, kamen wir wieder zurück an Bord und ich erstattete unserem Kapitän Bericht. Wir hofften beide, und so kam es auch, dass sich keine unangenehmen Konsequenzen aus diesem „Flottenbesuch“ ergeben würden. Am späten Nachmittag lief die Fregatte unter beiderseitigem Winken von Bord zu Bord zu ihrer Übung aus. Ich dachte mir, bloß gut, dass der Kommandant mit seinem Fahrzeug Wichtigeres zu tun hat, als mit seinen neuen „NATO-Freunden“ im Hippodrom Wein zu trinken.

Der oben erwähnte Student frischte meine Erinnerung an diesen Vorgang nach Jahren wieder auf.

(Anmerkung der Redaktion: Prof. Dr. Peter Trenkner, geb.1941 in Halberstadt. 1965 bis 2016 in der Schiffsoffiziersausbildung tätig an der Hochschule für Seefahrt Warnemünde-Wustrow, der Universität Rostock und dem Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar. Seit 1994 Professor für Maritime Kommunikation. Wintersemester 1991 Gastdozent an der World Maritime University, Malmö. Mehr als 60 Veröffentlichungen zum Maritimen Englisch/Kommunikation. Hauptautor der IMO-Standard Marine Communication Phrases (IMO-SMCP). Verantwortlich für mehrere EU-Forschungsprojekte. 1994–2015 Präsident der ständigen International Maritime English Conference (IMEC), Ehrenmitglied der International Maritime Lecturers Association (IMLA). Träger der Seewart-Medaille.)

Claudia Wendisch

Im Minirock Kurs Harem

Geboren in Bonn stand ich eines Tages vor dem Schulabschluss und wusste nicht so recht, was ich anschließend machen sollte. Die Mitschülerinnen meiner reinen Mädchenschule strebten meist soziale Berufe an: Erzieherin, Sozialpädagogin oder auch Lehrerin. Zeitweise dachte ich an eine Ausbildung als Physiotherapeutin, bis meine Mutter von einem Besuch meiner ältesten Schwester zurückkam, die nach New York ausgewandert war. Meine Mutter war nicht geflogen, sondern jeweils mit norwegischen Frachtern über den Atlantik gefahren. Auf der Rückreise befand sich ein weiblicher Funkoffizier an Bord. Das beeindruckte sie so sehr, dass sie mir nach ihrer Rückkehr davon vorschwärmte. Auch mich faszinierte die Vorstellung, auf einem Schiff weltweit unterwegs zu sein, nicht als Stewardess, sondern als Offizier in interessanter, verantwortlicher Position.



Die Autorin beim Sender abstimmen, ST. CLEMENS

Ich machte mich schlau und wollte zunächst eine Lehre in Radio- und Fernstechnik absolvieren. Da dies aber zu jener Zeit der Modeberuf junger Männer war, fand ich nur eine zweijährige Stelle als Praktikant. Ich konnte aber wenigstens erreichen, dass ich am Berufsschulunterricht teilnehmen durfte.

Meine Familie war inzwischen nach Bremerhaven verzogen und so lag es nahe, mich für das Studienjahr 1968/69 an der Seefahrtakademie Bremen anzumelden. Unter ein paar hundert Männern befanden sich lediglich zwei weibliche Wesen. Wenn ich morgens durch das Gebäude eilte, starrten mich hunderte Augen an. Da ich etwas schüchtern und sehr jung war (19), empfand ich dieses Anstarren als äußerst unangenehm.



MT ST. PETRI, DAKP, 1971

Wir alle gehörten ja offiziell zu den „68ern“, beteiligten uns auch mal an einem Protestmarsch durch Bremen. Da wir uns jedoch kurz vor der Prüfung befanden und darauf brannten, an Bord zu gehen, nahmen wir nicht am allgemeinen Vorlesungsstreik teil.

Die Ausbildung wurde erfolgreich abgeschlossen und nach zwischenzeitlichen anderen Reedereien als Arbeitgeber heuerte ich 1971 bei der „Hamburg-Süd“ an. Eigentlich war ich zur „Süd“ gegangen, um Südamerika kennenzulernen. Mein erstes Schiff war aber ein Tanker, MT ST. PETRI. Die PETRI fuhr Trampfahrt und natürlich auch in den Persischen Golf. Es geschah nach dem Einlaufen in Kuwait. Ich hatte die Einklarierung durchgeführt, die Behörden waren inzwischen wieder von Bord gegangen, nur der Agent saß noch im Salon. Wir wussten, dass in diesem Hafen der Landgang nicht erlaubt war, und deshalb überraschte mich die Frage des Agenten umso mehr, ob ich mir die Stadt ansehen wolle. Ganz spontan sagte ich „ja“. Natürlich war ich neugierig wie es bei den Scheichs aussieht. Aber kaum hatte ich meine Zustimmung geäußert, hätte ich das Ja am liebsten zurückgenommen, denn es wurde mir bei dem Gedanken an die Unternehmung etwas gruselig. Ich erklärte dem Agenten, dass ich eigentlich gar keine Zeit habe, da ich noch Schriftverkehr erledigen müsse.

Er durchschaute aber meinen Rückzieher und bot mir an, jemanden von Bord als Begleitung mitzunehmen. Ich telefonierte wie wild an Bord herum und fand schließlich als Begleiter unseren Blitz, den Elektriker.

Wir mussten ein streng bewachtes Gate passieren, und der Agent hatte wohl große Mühe, uns dort hindurch zu bekommen. Es dauerte nämlich fast eine Stunde und mindestens acht Gläschen süßen Tee, bis wir die Erlaubnis bekamen. Dann fuhr er mit uns die Hauptstraße von Kuwait entlang, eine sandige Straße, rechts und links Geschäfte, in die wir schauten, darunter viele Juweliere, bei denen die Schmuckstücke nach dem Gewicht des Goldes bezahlt wurden. Hinter diesen Ladenzeilen lag schon die Wüste, Sand so weit das Auge reichte. Anschließend führte uns der Agent in ein Café, in dem nur Männer saßen. In einer Vitrine lagen grüne und rosafarbene süße Sachen, wie Datteln in Marzipan.



Kuwaitischer Bootshafen (Postkarte)



Al Ardha Schwertanz in Kuwait (Postkarte)

Nach Tee oder Kaffee stiegen wir wieder in sein Auto und der Agent fragte unseren Blitz, ob er noch Lust auf einen Drink hätte. Na klar hatte er die! Neugierig war ich ja auch. Wir fuhren immer weiter aus der „Stadt“ heraus bis sich rechts und links der Piste nur noch die Wüste ausbreitete und keine Häuser mehr zu sehen waren. Mir wurde immer mulmiger.

Endlich hielt er vor einem einsam stehenden, dem Anschein nach sehr edlen Haus. Der Eigentümer sei noch nicht zu Hause, teilte uns der Agent mit. Stattdessen kam ein Hausdiener, der immer neue Delikatessen auffuhr und ich mir vorkam wie in „1000 und eine Nacht“: Nach und nach trafen immer mehr Männer in arabischer Kleidung ein, darunter der Hausherr. Natürlich wurden auch alkoholische Getränke gereicht. Das gefiel dem Blitz, und mir wurde es immer unbehaglicher, zumal ich, wie naiv konnte ich nur sein, einen Minirock trug. Die Männer guckten auf meine damals noch unrasierten Beine und

bemerkten, arabische Frauen würden sich an solchen Stellen rasieren.

Als ich dann mal zur Toilette musste und nach dem Weg dorthin fragte, begleitete mich einer der Scheichs und öffnet eine Tür. Aber dahinter war nicht das, was ich benötigte, sondern ein Schlafzimmer.

Nachdem ich darauf auf das Heftigste reagierte, zeigte er mir die richtige Tür und meinte, letzte Woche hätten sie eine Schwedin dagehabt, die wäre nicht abgeneigt gewesen.

Als ich zurück in die Männerrunde kam, erzählte ich dem Blitz von dem Vorfall und er raunte mir zu, dass man ihm während meiner Abwesenheit angeboten habe, ihn zurück zum Dampfer zu fahren und mich dazubehalten. Ab diesem Augenblick bekam ich panische Angst und wollte nur noch zurück an Bord und das möglichst sofort. Unserem Elektriker gefiel es aber in der Runde ausgesprochen gut, und angeblich stünde im Moment auch kein Auto zur Verfügung, sodass es noch eine Weile bis zum Aufbruch dauerte. Als ich erneut das Bedürfnis verspürte, mich von meinem Platz zu erheben, sprang mir sofort wiederum einer der Herren hilfreich zur Seite, nur um das Spielchen zu wiederholen. Allerdings hätte ich die Toilette dank der vielen Flure und Türen selbstständig auch nicht wiedergefunden.

Als wir dann endlich im Auto saßen und die Gangway hinauf an Bord kletterten, war ich unheimlich erleichtert, dass ich diesem Alptraum entkommen war.

Später habe ich jahrelang nachts davon geträumt, in einem orientalischen Harem gelandet zu sein.

Noch heute, wenn ich den Leuten, die in meiner Funkschule in Schleswig-Holstein ein See- oder Binnen-Funkzeugnis erwerben, diese Geschichte erzähle, geht ein Schaudern durch den Raum.

Das Wort zum Schluss

Das DSR-Schiff MAXHÜTTE (2) wird nach Afrika ausgeflaggt. Das Titelbild unserer diesjährigen Ausgabe der BORDGESCHICHTEN symbolisiert anschaulich die Anfang der 1990er-Jahre stattgefundene Transformation einer Gesellschaftsordnung in eine völlig andere. Vom verordneten Sozialismus hin zu einer freiheitlichen, unterschiedslosen, füreinander einstehenden Gemeinschaft nach den Idealen der Französischen Revolution von 1789. Hätte man denken können.

Die spiegelbildliche Darstellung des N im Schriftzug des neuen Heimathafens MONROVIA am Heck des Schiffes steht symbolhaft dafür, dass manches bei diesem Wandel nicht ohne Blessuren abgelaufen ist.

Ein Prof. Dr. phil. an der Seefahrtsschule Warnemünde/Wustrow erklärte 1977 den Unterschied der Systeme in diesen Sätzen:

„Mit Losungen ‚Wir sind doch alles Seeleute, wir sind doch alles Deutsche‘ wollen die großkapitalistischen Reeder von den bestehenden Klassenverhältnissen ablenken, davon, dass ihre Offiziere als Beauftragte der Konzerne in der Seewirtschaft der BRD in ihrem Solde Ausbeutung und Profit realisieren, während die Offiziere und Ingenieure der DDR-Seefahrt Beauftragte der Arbeiterklasse und ihrer revolutionären Partei, unserer SED sind, die durchdrungen von den Ideen des proletarischen Internationalismus und des sozialistischen Patriotismus, echte Revolutionäre unserer Tage sind, sozialistische Seeleute mit einem Blick für das Ganze, die zwischen Freund und Feind zu unterscheiden verstehen, die gegen Antikommunismus und Nationalismus immun sind, die an der Seite und nach dem Vorbild der sowjetischen Seeleute die Flagge des Friedens, der Völkerfreundschaft und des Sozialismus über die Meere tragen.“

Nun ja, dieses Satire-Best-of sollte bis in alle Ewigkeit gelten, aber der Volksmund sagt: „Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.“

Und so wurden aus den Steigbügelhaltern des Großkapitals bald darauf mehr oder weniger liebenswerte Arbeitskollegen des DSR-Seemannes, wenn der nicht vorher vom Großkapital geschasst worden war.

Die Zeiten ändern sich, die Seefahrt ändert sich, zu oft kommt es „andersrum“. Damit muss sich der Mensch arrangieren. Manche unter uns erlebten gar Imperialismus, Faschismus, Sozialismus, Kapitalismus, ein bisschen Anarchismus und zuletzt Willkommunismus. Jedem nach seinen Bedürfnissen – das kommt bekannt vor.

Den tiefgreifenden Veränderungen um 1990 fielen auch die Traditionsstätten der Seeverkehrswirtschaft zum Opfer. Im Traditionskabinett der Handelsflotte im Schifffahrtsmuseum Rostock, August-Bebel-Straße 1, wurde einst die Geschichte der DSR den Besuchern präsentiert. Historische Zeugnisse konnten eingesehen werden, internationalistische Haltungen der Besatzungen, Freundschaften mit Seeleuten der sowjetischen Reedereien, Freizeitgestaltung über viele Monate auf langen Reisen, darüber wurde in Bordchroniken und Brigadetagebüchern berichtet. „Für Dich und Dein Kollektiv gehört ein Besuch des Traditionskabinetts der Handelsflotte zum gesellschaftlichen Leben“, hieß die Devise. Vorbei.

Was wurde aus dem Traditionskabinett der technischen Flotte in der ehemaligen Lotsenstation an der Warnemünder Westmole? Eine Stätte der touristischen Einkehr mit Wein, Weib und Gesang. Früher wurde dort den Besuchern die Geschichte jener Menschen vorgestellt, die für ein sicheres Befahren der See- und Hafengewässer an den Küsten Mecklenburg-Vorpommerns sorgten.

Das Traditionskabinett der Betriebsschule der DSR auf der GEORG BÜCHNER, längst vorher ausgeräumt, liegt bei Danzig auf dem Grund der Ostsee.

Das Kabinett des Seehafens Wismar im Baumhaus, dem traditionellen Sitz des Hafenkapitäns, schon früher der Öffentlichkeit zugänglich und Anziehungspunkt von Besuchern der Stadt und des Hafens gibt es nicht mehr, aber das Haus wird nach wie vor für Ausstellungen genutzt. Grundsätze der innerbetrieblichen Geschichtsschreibung seien die Lehren der Klassiker sowie die Dokumente der Partei und die Thälmann-Biographie, hieß es damals. Nach dem Ende der auf dieser Linie liegenden „Geschichtskommission“ wurden die BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. zu der Institution, welche die Geschichte der Deutschen Seereederei fortschreibt, diesmal „von unten“, ohne revolutionäre Traditionen wie aus dem Gruselkabinett der kombinatseigenen Kampfgruppenhunderttschaft „Feliks Edmundowitsch Dzierzynski“ mit seiner sozialistischen Wehrpropaganda.

Im Gegensatz zu den Produkten der Geschichtskommission stehen die BORDGESCHICHTEN als Bestandteil der Deutschen Nationalbibliothek in der Deutschen Bücherei zu Leipzig noch vielen Generationen zur Einsicht bereit. Sie werden den Enkeln vom Leben ihrer Großväter auf hoher See und an Land in allen Erdteilen künden. Wer möchte rein gar nichts davon seinen Nachkommen hinterlassen? Ganz sicherlich die wenigsten. Unsere Autoren haben ein solches Anliegen verinnerlicht. Sie hinterlassen an dieser Stelle ihr Vermächtnis. Diese Tradition sollten wir uns bewahren.

Das Wichtigste ist nicht der Mensch, sondern das was er hinterlässt, nicht nur seinen Erben. Darum: Macht mit, macht's nach, macht's besser.

Das erhofft sich die Redaktion



Abbildungsnachweis

Titelbild:

Neuer Heimathafen MOIROVIA, Foto: Kurt-Werner Langer

Rücktitel:

Einstige Feuerschiffe an Verkehrswegen der DSR-Schiffe

l.o. Feuerschiff ELBE I – auf der Elbe bei Blankenese; r.o. Feuerschiff GEDSER REV – in Kopenhagen Nyhavn

l.u. Feuerschiff WEST HINDER – in Zeebrügge Fischereihafen; r.u. Feuerschiff FEHMARNBELT – in Lübeck Holstenhafen

Fotos: Friedrich Seibicke

Hintergrund-Grafik: Handbuch des Kanals, französische Nordküste, Kanalinseln, Gezeitenströme

Zum Inhalt:

Fotos: Kurt-Werner Langer: Seite 7 (2), 95, Carol Würker: 9, Friedrich Seibicke: 13 (2), 14 (u.), 75, 103, 146, Karl-Otto Ebeling: 14 (o.), 16, Hubertus Laumer: 20, 21 (2), 25, Ernst Richter: 30 (2), 34 (3), 37, Heike Metz: 43, 81, Walter Jangel: 48, Brigitte Macholdt: 49 (2), Frank Glass: 56, Jens-Uwe Dethlefsen: 59, 63 (2), Gerd Fiebiger: 67, 68, 69, 155, Heinz Schady: 74, Utta Vogelsänger: 76, Sven Loos: 78, Jürgen Altmann: 84, 85, Wolfgang Wendrich: 98, Jürgen Prescher: 99 (2), 100 (3), 101 (2), Gerd Stange: 127 (2), 128 (2), Werner Meister: 132, Wolfgang König: 140, 141 (3), Konrad Völkel: 145 (u.), Wolfgang Steusloff: 150 (2), Martina Kiel-Kühn: 151, Claudia Wendisch: 156

Sammlungen: Kurt-Werner Langer: Seite 1, 6 (2), 8, 89, 90, 93, Detlef Stolz: 4, Peter Gutting: 17, Friedrich Seibicke: 19 (o.), 41 (o.l.), 44, 86 (2), 92, 96, 104, 105, 106, 107, 108 (2), 109, 110, 111, 112, 113 (2), 114 (2), 115 (2), 116 (2), 117 (2), 118 (o.), 119 (2), 120 (2), 121 (2), 122 (2), 123 (2), 131, 138, 145 (o.), 158 (2), Hubertus Laumer: 19 (u.), 22 (2), 23, 24, Hubert Wazlawik: 41 (o.r.), Jens-Uwe Dethlefsen: 60, 61, 62, Sven Loos: 79 (o.), Schilkin GmbH & Co. KG.: 79 (u.), Jürgen Altmann: 82, 83 (2), 84, Günter Brucks: 108 (2), Heike Metz: 118 (u.), Werner Meister: 133, Werner Molle: 147, Claudia Wendisch: 157

Grafik: Peter Hecht: Seite 11, Jürgen Prescher: 99

Mitautoren zu Textbeiträgen: Uwe Havemann: Seite 29, Reinhard Lachs: 105, Günter Brucks: 108,

Autorenkollektiv - Seite 130: Werner Meister, Siegfried John, Wolfgang König, Gerhard Gröbel

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

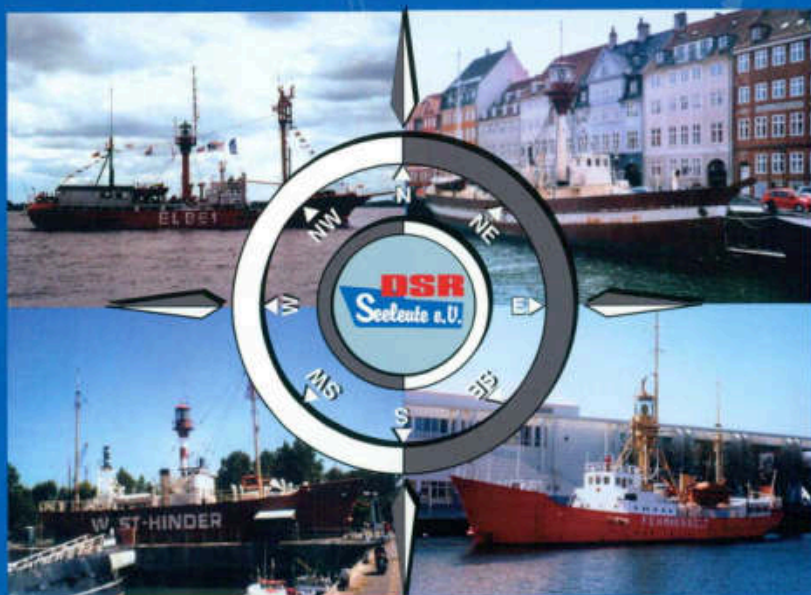
Wir danken unseren Sponsoren DEUTSCHE SEEREEDEREI und BOST Immobilien Thalheim.

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

„Hein Seemann sitzt in froher Runde, da erreicht ihn diese Kunde: Der WBS soll billiger werden. Das wird ein Paradies auf Erden ...“

Der Inhalt dieses Bandes der BORDGESCHICHTEN steht unter dem großen Thema Versorgung, sowohl der Versorgung des Schiffes mit Ausrüstung als auch der Versorgung der Mägen der Seeleute mit Proviant und dessen Veredlung in der Kombüse, der Versorgung des Fahrenden mit Post für die Seele und seiner Versorgung mit Hochprozentigem für den Geist. Letzterem Vorzugs(gesprächs)stoff der DSR-Seeleute in Vergangenheit und Gegenwart wird mehrfach Aufmerksamkeit geschenkt.

Die darüber hinaus gehende Themenpalette ist vielfältig. Deren Stoff reicht von der Entwicklung eines neuen Hauptmotors für die POSEIDON-Schiffe, über die Umstände der Ausflagungen bis zu einer schweren Kollision im Englischen Kanal. Wer Antworten darauf sucht, was wilde Tiere an Deck machen oder Rostocker Seeleute auf einem Zerstörer der mexikanischen Marine, der wird fündig. Anekdoten und Episoden aus dem alltäglichen Bordleben würzen zusätzlich den Band zu einer höchst bekömmlichen und leicht verdaulichen Lektüre.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHE SEEFARTSGESellschaft