

**DSR**  
Seeleute e.V.

# XVI BORDGESCHICHTEN

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

# **BORDGESCHICHTEN XVI**

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg  
2018





DSR-Rettungsboot beim Ausflug in den südostasiatischen Mangroven-Dschungel



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg, Ausgabe Nr. 16/2018, 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](http://www.seeleute.de) e-mail: [bordgeschichten@seeleute.de](mailto:bordgeschichten@seeleute.de)

Gesamtgestaltung und Druck: Graphische Werkstätten Zittau GmbH

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

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2017

© 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

Für zahlreiche junge Menschen war der Seemannsberuf ein Kindheitstraum. Nur wenige haben ihn sich erfüllt und die Anzahl derer, die sich dann für die technische Laufbahn entschieden haben, ist noch geringer. Dieser Trend ist seit jeher zu beobachten und hat auch während der immer noch anhaltenden Schifffahrtskrise dazu geführt, dass ein „Überhang“ an Schiffsbetriebstechnikern eher gering ist.

Betrachtet man das typische Berufsleben eines Seemanns, so schließt sich nach der Ausbildung und einer ersten Seefahrtszeit das Studium und einer weiteren Erfahrungsseefahrtszeit als Offizier eine Landstellung, überwiegend im Bereich der maritimen Wirtschaft, an. Genau diesen Weg habe ich, wie zahlreiche meiner Kommilitonen, beschritten. Nach der Erfahrungsseefahrtszeit als Technischer Offizier ging ich in die Seefahrt Ausbildung und bin seit mittlerweile 24 Jahren am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar in Warnemünde für das Berufsgebiet Schiffsmaschinenanlagen zuständig.

Mit meinem Berufsgebiet habe ich das Glück, sehr praxisnahe Themen in der Lehre und Forschung zu vertreten, die sich durch neue technische Entwicklungen und Verschärfung der Umweltschutzanforderungen in den vergangenen Jahren erheblich verändert und weiterentwickelt haben. Neben der Reduzierung der Schiffsemissionen wird die Digitalisierung in den kommenden Jahren deutlichen Einfluss auf den Schiffsbetrieb und den Bordalltag haben. Dass es in den nächsten 10 bis 20 Jahren zu einem Boom an besatzungslosen Schiffen kommt, zweifle ich stark an. Auch wenn das besatzungslose Schiff in ausgewählten Relationen zum Einsatz kommt, wird es von Land aus überwacht und gesteuert werden müssen. Damit wird es auch in Zukunft einen Bedarf an qualifizierten Seeleuten geben. Solange es Schifffahrt gibt, sind immer Menschen notwendig, die die Schiffe betreiben, überwachen und dafür die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen werden.

Der Einzug der Automatisierung an Bord, die Verwendung moderner Umschlagstechnologien und die Erhöhung der Zuverlässigkeit der technischen Systeme haben in der Vergangenheit zu einem enormen Rückgang der Anzahl der notwendigen Schiffsbesatzungen geführt. Die untere Grenze der Anzahl der Besatzungsmitglieder wird im „minimum save manning“ festgelegt und liegt für große Containerschiffe heute bei unter 20 Personen, von denen unter deutscher Flagge neben dem Kapitän nur ein nautischer oder technischer Offizier EU-Bürger sein muss.

In der Vergangenheit durchgeführte statistische Erhebungen gehen davon aus, dass die durchschnittliche Verweildauer nach dem Studium bei fünf Jahren lag. Heute sind eher kürzere Seefahrtszeiten zu beobachten. Die maritime Wirtschaft sucht junge Menschen, die über aktuelles Know-how aus dem Schiffsbetrieb und Erfahrungswissen aus dem Bordalltag verfügen. Bei noch immer rückläufigen Ausbildungszahlen und jährlich 60 bis 80 Absolventen der Schiffsbetriebstechnik an den Fach- und Fachhochschulen im gesamten Bundesgebiet kann der Bedarf kaum gedeckt werden. Bei einer Ende 2016 durchgeführten Befragung der maritimen Wirtschaft haben 30 % der befragten Firmen angegeben, dass sie ihre offenen Landstellen für Schiffsbetriebstechniker innerhalb des letzten halben Jahres nicht besetzen konnten. Eine Trendwende ist nicht zu erwarten.

Aus dem Erlebten an Bord entsteht Erfahrungswissen, das weitergegeben wird. Die BORDGESCHICHTEN sind eine Form, diese Erlebnisse weiterzugeben. Ich habe alle bisher erschienenen fünfzehn Bände mit Interesse gelesen und freue mich auf den Band XVI.

Dr.-Ing. Michael Rachow, Prof. für Schiffsmaschinenanlagen  
Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt Warnemünde





MS - VÖLKERFREUNDSCHAFT.

# tages programm

Donnerstag

9

März  
1978

Herzlich willkommen an Bord!

Kapitan, Besatzung und das Reisebüro der DDR begrüßen Sie recht herzlich an Bord des MS „Völkerfreundschaft“. Wir wünschen Ihnen angenehme und erlebnisreiche Tage auf dem Schiff und an Land. Wir sind bemüht, Ihnen diese Seereise zu einem bleibenden Erlebnis werden zu lassen.

## STAATSTRAUER-TAG

anlässlich des Ablebens des Genossen **Werner Lamberz**, Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED und des Genossen **Paul Markowski**, Mitglied des ZK der SED und Leiter der Abt. Internationale Verbindungen des ZK der SED, Mitglied der Volkskammer der DDR.

- 1100 An der Bibliothek (Veranda-Klubraum) können Sie bis 12.30 Uhr und in der Verkaufsstelle (im A-Deck) von 12.30 - 14.00 Uhr Ansichtskarten und Briefmarken kaufen
- 1200 Im Speisesaal nehmen Sie bei freier Platzwahl das Mittagessen ein. Zum Abendessen gelten bereits die Essengruppen und Tischplätze und In Ihrer Kabine finden Sie eine blaue oder rote Karte, aus der Sie ersehen, an welchem Tisch Sie im Speisesaal sitzen und zu welcher Essengruppe Sie gehören.
- 1300 Ferngläser können Sie an der Bibliothek im Verandaklubraum bis 13.30 Uhr entleihen. Fernglasentleihgebühr pro Tag 0,50 M.
- 1330 Postannahmeschluß. Briefkästen befinden sich im Klubraum, neben der Sparkasse im A-Deck und am Chefstewardbüro
- 1415 **Bootsmanöver**  
Bei Erörten der Alarmglocke begeben Sie sich bitte zu Ihrem Sammelplatz  
Retungsbootstation I - Kinosaal  
II - Verandacafé  
III - Speisesaal  
Auf der Schwimmweste ist die entsprechende Ziffer angegeben
- 1600 „Klar vorn und achtern!“ Wir verlassen Warnemünde!
- 1630 Sprechstunde des Reisebüros am Chefstewardbüro bis 17.30 Uhr
- 1630 Die Bibliothek ist für Sie bis 17.00 geöffnet
- „Unser Schiff“  
Ein Lichtbildervortrag im Kinosaal über das MS „Völkerfreundschaft“
- 1630 - für die Gäste der Essengruppe I
- 1745 - für die Gäste der Essengruppe II
- 1730 Bitte Platz nehmen zum Begrüßungssessen - Essengruppe I
- 1930 Bitte Platz nehmen zum Begrüßungssessen - Essengruppe II
- Vorstellung des Kapitäns, der leitenden Offiziere und der Reiseleitung
- 1930 Wir begrüßen Sie musikalisch  
Konzertmusik der Bordkapelle im Verandacafé
- 2000 Die Veranda-Bar ist geöffnet.
- 2045 Im Kinosaal sehen Sie den amerikanischen Film „Das Glashaus“

**WIR WÜNSCHEN ALLEN PASSAGIEREN EINE GUTE NACHT!**

An Bord ist überwiegend Gleichstrom! Die Kabinenstewardess informiert Sie, wo sich die nächste Wechselstromsteckdose befindet.

## Inhaltsverzeichnis

|                      |                                                           |     |
|----------------------|-----------------------------------------------------------|-----|
| Wolfgang Beer        | Schlaglichter einer Fernostreise .....                    | 6   |
| Heinz-Jürgen Marnau  | Wer erinnert sich noch .....                              | 13  |
| Wolfgang Pingel      | Auf der Heinrich Heine .....                              | 17  |
| Peter Kirschke       | Willkommen und Abschied .....                             | 25  |
| Hans-Hermann Diestel | Lehrlingsausbildung in Glowé .....                        | 27  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Knut Freiwald        | Matrosenlehrling auf einem Bananenjäger .....             | 31  |
| Lutz Ehlert          | Fiasko im Maschinenraum .....                             | 34  |
| Claus Richter        | Engel in der Unterwelt .....                              | 37  |
| Ludwig Oswald        | Sisyphus .....                                            | 41  |
| Rolf Schneider       | Mein erstes Zoll-Erlebnis im Rostocker Überseehafen ..... | 42  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Frank Glaß           | Kauf bei Freunden .....                                   | 43  |
| Boris Kudevita       | D-Mark versus D-Mark .....                                | 46  |
| Jens Rösemann        | STOCKHOLM vs. ANDREA DORIA .....                          | 47  |
| Redaktion            | Der Bart .....                                            | 49  |
| Peter Zintl          | Um des Matrosen Bart .....                                | 54  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Stefan Hein          | MS INSELSBERG – das erste Ro-Ro-Schiff der DSR .....      | 56  |
| Rolf Beckert /       |                                                           |     |
| Dieter Stürzekarn    | Grundberührung GERA .....                                 | 60  |
| Manfred Ehrenheim    | Das Dampfschiff Thälmann-Pionier .....                    | 65  |
| Rolf Beckert         | Drei Pfund – ohne Knochen .....                           | 70  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Redaktion            | Seemann, dein Seefahrtsbuch .....                         | 71  |
| Gerd Stange          | Glückliches Brasilien .....                               | 81  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Dietmar Lenke        | Ein schwerer Anfang, ein schnelles Ende .....             | 83  |
| Günter Glaß          | Spionageschiff MS MANSFELD .....                          | 86  |
| Klaus Ammersdörfer   | Mit dem Handelsschiff zum Manöver der Volksmarine .....   | 87  |
| Gerd Stranz          | Eine nicht ungefährliche Reise mit der FAIR PLAY II ..... | 91  |
| Christian Lange      | Abdullah aus Jeddah .....                                 | 95  |
| <br>                 |                                                           |     |
| Barbara Weyrich      | Marketing und Kunst .....                                 | 98  |
| Redaktion            | Bildbeitrag Werbung .....                                 | 100 |
| Friedrich Seibicke   | Eine Gute-Nacht-Geschichte .....                          | 111 |
| Hans Wölbing         | Giftgasalarm .....                                        | 117 |
| Walter Hess          | Sie nannten mich Amigo Carlos .....                       | 120 |
| <br>                 |                                                           |     |
| Henning Ullrich      | Lost in Corinto .....                                     | 122 |
| Walter Jangel        | Churchill Hudson Bay .....                                | 123 |
| Lothar Pantermöller  | Aufenthalt vor Veracruz .....                             | 128 |
| Dieter Wagner        | Wie MS DRESDEN die CAP SAN DIEGO retten half .....        | 133 |
| Hubert Wazlawik      | Der Präsident inkognito .....                             | 137 |
| <br>                 |                                                           |     |
| Michael Rümmler      | Abenteuer auf St. Pauli .....                             | 139 |
| Ellen Knaack         | In froher Erwartung .....                                 | 142 |
| Fred Schulz          | Seeleute sind gut zu Vögeln .....                         | 145 |
| Ingolf Eckert        | Eine Spurensuche .....                                    | 147 |
| Stephan Bohnsack     | Befreiung auf kubanisch .....                             | 156 |
| <br>                 |                                                           |     |
|                      | Nachwort .....                                            | 159 |
|                      | Abbildungsnachweis .....                                  | 160 |



### Schlaglichter einer Fernostreise

Es ist wahrhaftig nicht leicht, sich nach mehr als 50 Jahren noch so mancher Details aus seiner Seefahrtszeit zu erinnern. Aber viele bemerkenswerte Einzelheiten und Zwischenfälle bleiben über lange Zeit im Gedächtnis haften. So ergeht es mir mit meiner Fernostreise 1961 auf einem Typ IV-Schiff.



Der Autor

Als Junge aus dem Erzgebirge stieg ich am 5. Januar als Decksmann auf die GERA auf. Nachdem meine erste Reise mich von Rostock nach Indien und wieder zurück geführt hatte, sollte es diesmal mit der fast gleichen Besatzung unter Führung von Kapitän Leistner Richtung Japan gehen. Die Ladung bestand aus Eisenmasseln und war für Kokura und Yahata-shi bestimmt, benachbarte Städte an der Straße zwischen den Inseln Honshū und Kyūshū. Diese Ladung wurde in Wismar bereitgestellt. Wir verholten, wie damals üblich, mit einer Notbesatzung und einigen Springern nach Wismar. Wer Wismar in den 60er-Jahren kennengelernt hat, muss mir bestätigen, dass dieser Hafen für Hein Seemann die ideale Hafenstadt war, welche allerhand Vergnügungsstätten und

andere schöne Sachen aus Fleisch und Blut zu bieten hatte. Besonders angenehm ließ sich der kurze Weg vom Hafen in die Stadt an.

Wer kann sich noch an die schönen Restaurants und Kneipen erinnern? Beliebte war damals der „Weinberg“ mit seiner gehobenen Gastronomie, mit Spitzenweinen aus der BRD und vorzüglichem Essen. Das Ragout fin, auch Würzfleisch genannt, war vom allerfeinsten und für jedermann erschwinglich. Besonders die Mädchen hatten es Hein Seemann angetan. Sie ließen sich ohne Geld, nur mit ein paar Bierchen oder anderen alkoholischen Getränken zufriedustellen, es sei denn, die heute Nafris Genannten befanden sich in der Stadt. Dann besaßen die DSR-Seeleute wenige Chancen bei den Frauen, denn die Ägypter, die im Liniendienst von Alex nach Wismar fuhren, klimpten mit Dollars in den Taschen.

Die ganz Cleveren von uns sind gar nicht erst an Land gegangen, sondern haben sich mit den Tallymietzen an Bord vergnügt. Soweit ich mich noch erinnern kann, mussten die Mädchen bei Schichtbeginn ihre Karte abgeben, aber manchmal nahmen es die Posten an der Gangway nicht so genau, wenn mal eine Karte zum Feierabend nicht wieder abgeholt wurde. Die Mädchen waren ja am anderen Tag zu Schichtbeginn gleich wieder an ihrem Arbeitsplatz.

Da ich zur damaligen Zeit neu bei der Seefahrt war, habe ich mir über Ladungssicherung und die Gefährlichkeit der Eisenladung keine Gedanken gemacht. Ich vertraute den Offizieren. Der II. Offizier Susemihl würde das schon machen. Ich erinnere noch, dass die Ladung im Unterraum und im Zwischendeck auf Stauholz lag und nicht weiter gesichert war. Nun konnten wir nur auf gutes Wetter hoffen.

Wir waren also guter Dinge, die Besatzung war vollzählig an Bord und die Fahrt um den halben Erdball begann. Die Reise sollte nach Auskunft der Schiffsleitung etwa vier Monate



Teil der Besatzung von MS GERA beim Landgang in Kokura (1961)

dauern. Wie üblich zur damaligen Zeit ging es via Skagen Richtung Nordsee und weiter in die Biscaya. Wir hatten schlechtes Wetter und der Ladungsoffizier machte sich Sorgen um seine Ladung, was sich aus heutiger Sicht, den Untergang der FIETE SCHULZE vor Augen, gut nachvollziehen lässt.

Hier begannen bereits die Ärgernisse dieser Reise und sie sollten bis zum Einlaufen Rostock nicht mehr aufhören. Wer auch immer, irgendjemand hatte die Klappe für den Suezkanalscheinwerfer am Bug geöffnet oder offen gelassen. War es Sabotage? Das Schiff lag gut in der See, hatte aber doch einige Brecher während der Nacht übernommen. Bei Tageslicht offenbarte sich das ganze Dilemma, von dem man auf der Brücke nichts mitbekommen hatte. Das gesamte Kabelgatt und die Farbenlast standen unter Wasser. Der Verursacher der Überschwemmung wurde nie ermittelt. Er hat sich vermutlich auf der Rückreise in Frankreich abgesetzt.

Gleichwohl sind wir gut ins Mittelmeer gekommen und bei angenehmem Wetter lief das Schiff in Richtung Suezkanal. Wer schon einmal durch den Suezkanal gefahren ist, der kennt das damals übliche Tauschgeschäft mit „Altes Hemd, alte Hose“. Deshalb halte ich mich hier nicht lange auf. Jedenfalls habe ich eine schöne Kamelledertasche mit aufgedruckten Pyramiden erstanden, die bis heute in meinem Besitz ist.

Um den nordgehenden Konvoi passieren zu lassen, mussten wir in der Ballah-Weiche festmachen. Ich weiß noch, dass wir in der größten Mittagshitze, ich war auf der achteren Station, 200 Meter Manila ausbringen und wieder einholen mussten. Als wäre das nicht genug, wollte ein durchgeknallter Typ während der Wartezeit mit dem Bordkran das Arbeitsboot an Land setzen und mit Filzstiefeln und Wattejacke in der Wüste Fußball spielen.

Die Schiffsleitung hatte den Blödsinn erkannt und rechtzeitig unterbunden. Aber ein Ausgleich musste her, das Schiff war nicht klimatisiert, und so haben alle Wachfreien die Zeit genutzt und bei WBS und Hafenbrühe in einer Zweimannkammer bei geschlossenem Bulleye einen Tropentest absolviert. Aus anderen BORDGESCHICHTEN entnehme ich, dass es überall solche Verrückte gab.





Zimmermann Hanning Hoff

Zum besseren Verständnis dieser Umstände muss ich erwähnen, dass die Decksgang eine ausgewählte Mannschaft war. Der Stamm der Matrosen kam von der THOMAS MÜNTZER. Wer die Truppe von der T.M. kannte, weiß was das für ein berühmter Haufen gewesen ist. Ich nenne einige von ihnen beim Namen: Kabelgattsmatrose „Charli, Timming Hanning Hoff, Vollmatrose „Moon“ Mehner, der in Holland aufgewachsen war und perfekt Englisch sprach, und zum Schluss Benno W., der jüngste Bootsmann der Flotte zur damaligen Zeit. Zusammen mit Chief Mate Frommherz ein eingespieltes Team, das uns manchmal ordentlich rangenommen hat.

Nachdem wir den südlichen Ausgang des Suezkanals passiert hatten, ging es durch das Rote Meer ohne Zwischenfälle in Richtung Indischer Ozean, zeitweise begleitet von einem Kriegsschiff der Navy ihrer Majestät, der britischen Königin. Unterwegs trafen wir auf Gegenkurs die LEIPZIG, von Japan kom-

mend und bestimmt für Port Sudan. Von deren Leuten erfuhren wir über die Probleme mit dem Landgang in Nippon, sonstige Neuigkeiten aus der Flotte, und wir arrangierten einen Filme- und Büchertausch. Einige Kästen mit Hafenbräu gingen auch noch nach drüben. Sie wurden gern angenommen, denn die Jungs waren schon vier Monate unterwegs.

Die nächsten Tage vergingen ohne weitere Probleme oder Zwischenfälle bis auf einige Kleinigkeiten im Maschinenbereich. Die Jungs hatten wieder mit einer der vier Hauptmaschinen zu kämpfen. Wir fuhren erst einmal mit drei Maschinen weiter.

Leider wurde aus der Äquatortaufe nichts. Wir passierten die Singapore-Straße einige Meilen nördlich der Linie. Mit nördlichem Kurs in Richtung Japan liefen wir nicht durch die Taiwan-Straße, sondern mussten etwas weiter östlich ausholen. Angeblich lag eine entsprechende Order von der Reederei vor, weil mit kriegesischen Handlungen in der Meerenge zwischen der Insel Taiwan und dem chinesischen Festland zu rechnen sei. Jedenfalls sind wir glücklich in unserem ersten japanischen Hafen, Kokura, angekommen.

Kokura, eine alte Festungsstadt, war 1945 das eigentliche Ziel der Atombombe „Fat Man“ gewesen, die dann aber auf Grund der Wetterbedingungen über Nagasaki abgeworfen wurde. Glück gehabt. Die Stadt hatte etwa 300.000 Einwohner als wir dort festmachten. 1963 wurde Kokura unter anderem mit den Städten Moji und Yahata zur Stadt Kitakyūshū zusammengeschlossen. Von Reede aus konnten wir das Stahlwerk in Yahata sehen, welches unsere Masseln verarbeiten sollte. Aber da wir dort noch einige Zeit bis zum Festmachen warten mussten, kam unser Matrose P. aus Ribnitz-Damgarten auf eine tolle Idee. Er wollte für einen Kasten Hafenbräu von der Back springen und wir sollten ihn achtern wieder herausfischen. Keiner hatte die Gefahren dieser irrsinnigen Wette richtig eingeschätzt. Es herrschte eine starke Strömung durch die Meerenge und unser Mann entschwand. Soweit ich mich erinnere, wurde er von einer Stromfähre gerettet. Der Kommentar der örtlichen Presse lautete: „Ein ostdeutscher Seemann wollte flüchten.“

Der Alte konnte einem jetzt schon leid tun, aber abwarten, die Reise war noch lange nicht zu Ende. Es sollte noch mehr Überraschungen geben. Nach Löschende versegelten wir



nach Osaka und anschließend nach Kobe. In beiden Häfen luden wir Zement in Säcken für Dubai. Leider wurde die Freude über den Landgang etwas getrübt. Wie schon in Kokura durften wir nur in Gruppen an Land gehen. Ein japanischer Begleiter war immer dabei. Aber so nach und nach lösten sich die Regeln in Wohlgefallen auf und wir sind dann auch mal einzeln losmarschiert. Besonders anziehend fanden wir die LOGOS-Bar in der Nähe des Post Office. Leider reichte das Handgeld nicht für alle dadurch entstandenen Wünsche aus, wir wollten ja auch noch etwas einkaufen. Es mangelte nicht an verlockenden Angeboten. Ein kleines Transistorradio war meine erste Errungenschaft. Es ist bis heute in meinem Besitz. Es gab auch noch viele schöne andere Bars, manche von Männern in Frauenkleidern beherrscht.



Die Schönen aus der LOGOS-Bar

Osaka hat uns sehr gut gefallen. Die Stadt eignete sich besonders günstig zum Einkaufen, da wir kein Taxi brauchten. Jeder konnte sich selbst kleine Wünsche erfüllen und für die Lieben daheim wurde auch viel eingekauft. Ich denke hier zum Beispiel an die Porzellanservices für die Ehefrauen. Unser Zimmermann schaffte es nicht, sein Porzellan über die Gangway an Bord zu bringen und ließ einige Teile davon in den Bach fallen.

Der Schiffshändler bedankte sich in einer Art und Weise, wie wir es bisher noch nicht kannten. Einen Tag vor Auslaufen kam er mit einem größeren Auto angefahren und brachte mehrere hübsche Mädchen mit. Wie nun die Mädchen unbemerkt an Bord bringen? Der Politnik als Wächter der Moral, der das größte Hindernis darstellte, wohnte in den vorderen Aufbauten in Gangwaynähe. Also Kran klargemacht, alle Mädchen in das bereitgestellte Arbeitsboot und an Bord gehievt. Die Viermannkammer war auf einmal rappelvoll und kein Offizier hat etwas mitgekriegt. Einige Lords mussten sich von einem Teil ihrer an Land gekauften Waren wieder trennen, weil sie den Schiffshändler nicht bezahlen konnten.

Das Laden ging seinem Ende entgegen. Der Dampfer wurde seeklar gemacht. Die Besatzung war vollzählig und gesund an Bord. Es konnte mit vollem Schiff losgehen Richtung Dubai. Beim Ablegen haben wir noch einige kleinere Wohnboote mit mehreren Familien drauf erwischt, aber irgendwie ging alles noch einmal gut.

Eine interessante Zeit mit tollen Erlebnissen lag hinter uns. Die vor uns liegende Rückreise sollte noch interessanter werden. Im August 1961 erreichten wir die Reede von Dubai. Es wurde in Schuten mit eigenem Geschirr gelöscht. Die Außentemperatur betrug etwa 40 °C. Die Luken wurden geöffnet, dort drin wurde es noch wärmer. In Japan hatten wir den Zement





Das Löschen von Zement auf Dubai Reede



Reparatur von Netzbrocken

frisch von den Brennöfen übernommen und bis Dubai hatte er sich nicht wesentlich abgekühlt.

Während dieser Liegezeit habe ich meine Matrosenprüfung abgelegt. Das Gesellenstück bestand darin, einen Stahldrahtkausch einzuspleissen und eine Netzbrook herzustellen. Diese Fertigkeiten konnte ich in den nächsten Tagen gut gebrauchen, denn unsere Zementbrocken hielten der mörderischen Fahrweise der einheimischen Winschenfahrer nicht lange stand. Jeder baute sich seinen eigenen Windenstand aus, etwas Rappeltuch über dem Kopf, ein schmales Brett als Sitzgelegenheit und los ging es mit einem Fuß oder einer Hand bis die Winden rauchten. Für E-Mix und Eisbär herrschte Hochsaison.

Noch mehr Unheil kam auf uns zu. Die Kartoffeln hatten in letzter Zeit recht faulig geschmeckt. Also erfolgte eine Kontrolle der Backbord-Kühl Luke. Beim Öffnen schwirrten

Millionen Fliegen durch die Gegend. Wer sollte die Sauerei wegmachen? Die Decksgang und die Kombüse mussten ran. Mit Schaufeln, Eimern alles per Hand rausholen und den Haien zum Fraß vorwerfen. Alle Grätings mussten raus und mit Seewasser sauber gemacht werden. Die nächsten vier Wochen waren eine kartoffellose Zeit, wir mussten uns mit Reis, Makkaroni oder Nudeln begnügen. Ich weiß nicht mehr wo wir die nächste Gelegenheit hatten, Kartoffeln einzukaufen, ich glaube in Marseille.

Wir sollten laut Ankündigung etwa vier Wochen zum Löschen auf Reede verbringen. Die ersten Landgänger machten sich bereit. Zuvor wurde durch die Offiziere eine ordentliche Belehrung durchgeführt mit besonderem Augenmerk auf die örtlichen Verhältnisse was den Koran, die verschleierten Frauen, den Alkohol usw. betraf. Aber leider alles vergebens. Die sechs Landgänger, darunter der Storekeeper, kamen nach schrecklichen Erlebnissen mit dem kleinen Schlepper von Land zurück. Sie hatten wohl versehentlich ein Frauengemach mit einer Kneipe verwechselt. Es soll sogar auf sie geschossen worden sein. Ich verbürge mich allerdings nicht für den Inhalt der Geschichte, die sie uns auftrichteten. Aber Fakt ist, eine Landgangssperre für alle wurde verhängt. Nun genossen wir eine ruhige Reedezeit.

Mit der Ruhe sollte man das nicht zu wörtlich nehmen, denn nach Schichtende war es auf Luke 1 lauter als auf einem Basar. Wenn ich mich richtige erinnere, blieb ein Teil der Arbeiter über Nacht auf dem Schiff. Jeder kochte sein Süsschen und die Transistorradios lärmten. Da verschiedene Nationalitäten auf dem Schiff arbeiteten, hörte jeder seinen eigenen Sender. Meine Kammer lag auf Backbordseite in den vorderen Aufbauten hinter Luke I. Ihr könnt euch vielleicht vorstellen, wie es um meine Nachtruhe bestellt war.



Passagier- bzw. Matrosenkammer im Vorschiff

Mitte August, wir lagen immer noch auf Reede, erreichten uns über die Schiffspresse keine schönen Nachrichten. In Berlin hatte man

die Mauer gebaut. Die Nachrichten darüber waren sehr dürftig. Wir wollten mehr wissen. Da in der Gegend noch viele Engländer stationiert waren, kam es uns gerade recht, als einige englische Offiziere mit ihrem Segelboot an uns vorüberfuhren. Wir luden sie an Bord ein und haben uns auf diesem Wege über die Situation in der Heimat schlaue gemacht. Anschließend genossen wir noch einen Umtrunk mit dem Klassenfeind.

An einem der Folgetage wurden wir vom Gehilfen des Kapitäns, dem Politnik, in einem Vortrag über die Situation in der DDR unterrichtet. Wir sollten uns keine Sorgen machen. Aber wir machten uns Sorgen. Telegramme oder andere Nachrichten erreichten uns nicht.

Die Reedezeit ging langsam dem Ende zu. Wir haben auch die Hitze ganz gut überstanden. Die letzten Nächte hatten wir in der leeren Luke IV geschlafen. Dabei haben wir den drei mitreisenden Ehefrauen beim Runter- und Raufklettern assistiert.

Der nächste Hafen hieß Aden. Dort sollten wir im Auftrag der Reederei einen Zinksarg übernehmen. Ein Matrose von unserem Schwesterschiff BERLIN hatte einen tödlichen Unfall erlitten und sollte in die Heimat überführt werden. Die genaueren Umstände sind mir nicht bekannt geworden. Auf Reede Aden brauchten wir drei Tage, um die Ladung für Europa zu übernehmen.

Hier ereignete sich der nächste Zwischenfall. Beim Außenbordsmalen bekamen wir immer einige warme Duschen von oben, da die Araber die Speigatts und Wassergräben als Toilette benutzten. Das hat uns so gestunken, im wahrsten Sinne des Wortes, dass wir uns Rache schworen. Die möglichen Folgen hatten wir wieder mal nicht einkalkuliert. Luke IV wurde zum Aufziehen klargemacht. Während auf der Luke die Moslems auf den Knien zum Gebet gegen Mekka Position einnahmen, haben wir die Luke mal kurz angeruckt und alles flog durcheinander. Ergebnis der Aktion – zwei Tage Streik und Rapport beim Alten.



Wohl oder übel überstanden wir auch diesen Hafen. Es ging weiter nach Port Sudan, um Expeller für England und einige Stückgüter für Marseille zu laden. Der Hafen Port Sudan ist jedem damaligen Fernostfahrer ein Begriff gewesen, aber ich gehe jede Wette ein, dass nur einige Lords am Rande von Port Sudan Negerkräns mit Kühlschränken gesehen haben, in denen Radeberger Pilsner lagerte. So lautete ein Augenzeugenbericht. Und es sollen genau solche Goldkronen gewesen sein, die im Überseehafen Rostock für den Export in den Sudan bestimmt waren. Auf welchen seltsamen Wegen die dort hinkamen, interessierte uns weniger. Wir wollten wissen, was in der Heimat los war. Also auf zum Seemannsclub und die neuesten Berichte aus Berlin angeschaut. Panzer auf beiden Seiten, wir hatten kein gutes Gefühl. Wir hofften deshalb, dass die Reise bald zu Ende geht und wir nach Hause kommen. Post hatten wir auch schon lange nicht mehr erhalten.

Nach Ladeende ging es durch den Suezkanal zu unserem nächsten Hafen – Marseille. Vor dem Einlaufen gab es die üblichen Belehrungen, auch über die damals noch an den Wochenenden in Marseille Urlaub machenden Fremdenlegionäre. Diese waren in Tanger und anderen nordafrikanischen Städten stationiert und kamen immer zu einem Kurzurlaub über das Mittelmeer hierher. Wir sollten deren Lokale meiden. Zwei unserer Leute haben sich offensichtlich davon nicht abhalten lassen und wechselten die Fronten. Sie wurden an Bord nicht mehr gesehen. Ob sie sich zum Dienst in der Fremdenlegion verpflichteten, wer weiß das schon zu sagen.

Die Reise führte weiter nach Avonmouth. Dort wurde der Expeller in Säcken gelöscht. Wie die meisten wissen, eine haarsträubende Angelegenheit. Die Tommis kamen in Schlips und Kragen, jede Gang mit eigener Waage. Immer zwei Säcke auf die Waage, alles schön langsam und immer gewerkschaftliche Pausen zwischendurch.

Nach dem Löschen folgte eine schöne Revierfahrt. Die Westküste Britanniens ist landschaftlich viel schöner als der Osten. Der nächste Bestimmungshafen lag irgendwo in Dänemark und dann ging es weiter nach Rostock. Alle hatten sich schon auf eine längere Reedezeit eingestellt, aber es geschah ein Wunder. Wir sollten sofort bei Ankunft einlaufen und am Liegeplatz 24 festmachen. Was hatte man mit uns vor? Das war irgendwie merkwürdig. Normalerweise lag man erst ein paar Tage auf Reede. Nach dem Festmachen wurde die Gangway runtergelassen, aber keiner durfte an Land. Die Staatsorgane kamen an Bord. Irgendwie war alles anders als sonst. Der gesamte Schiffsbereich wurde mit weiß-roten Bändern abgesperrt. Zoll und Passkontrolle ließen sich sehr viel Zeit. Die Ereignisse der Reise wurden an höchster Stelle ausgewertet und im Ergebnis dessen die halbe Besatzung abgelöst. Nach zehn Monaten und elf Tagen war am 16. Oktober 1961 meine Musterungszeit auf der GERA beendet. Ich wurde zum Flottenbereich Nord/Ostsee delegiert und durfte die nächste Zeit auf Kümos verbringen.

Als 1963 die J.G.FICHTE in Dienst gestellt wurde, suchte man Lehrlingsausbilder. Es sollten geeignete Vollmatrosen als Lehrbootsleute angemustert werden. Lehrbootsleute gab es bis dato noch nicht und die Heuer war auch dementsprechend höher. Sie steigerte sich um 200 Mark gegenüber einer Vollmatrosen-Heuer. Die FICHTE lag zu dieser Zeit in der Warnowwerft. In der Messe hatte sich das Bewerbungsbüro mit mehreren hochrangigen Reedereiangestellten aus der Kaderabteilung eingerichtet. Mir kam das Angebot gerade recht. Ich habe mich beworben. Die Sache wurde an Ort und Stelle perfekt gemacht. Ich habe es auch nicht bereut. Nach zwei Jahren schickte mich Hannes Wachtel auf die Seefahrtsschule nach Wustrow und ich begann ein Studium. Viele ehemalige Lehrlinge aus meinem Kollektiv auf der J.G.FICHTE habe ich als Nautische Offiziere und Kapitäne in der Flotte wieder getroffen. Das machte mich ein wenig stolz. Ihre seemännische Ausbildung durch mich auf der FICHTE hatte sich offensichtlich gelohnt.

## Wer erinnert sich noch?

Im Oktober 2017 jährte sich der Tag der Gründung des ehemaligen VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) zum 65. Male.

Gestützt auf eigene Unterlagen kann eingeschätzt werden, dass im Zeitraum zwischen 1952 und 1989 etwa 50.000 Frauen und Männer in der Firma tätig waren. Erfreulich, dass eine an dieser Zahl gemessene relativ kleine Gruppe von Autoren sich bisher für eine realistische Aufarbeitung der vielfältigen Facetten der Betriebsgeschichte engagiert hat.

Bedauerlicherweise wird auch die Anzahl derjenigen Mitarbeiter, die entweder bei der Indienststellung der Dampfschiffe VORWÄRTS, ROSTOCK, WISMAR und THÄLMANN-PIONIER oder der Motorschiffe STRALSUND (1), der ersten Wolgaster/Boizenburger Kümos und der zwölf Typ IV-Schiffe zur Erstbesatzung gehörten oder zu der damals recht kleinen Verwaltung zählten, durch den leider unabwendbaren Antritt zur allerletzten Reise immer kleiner.

Hinzu kommt, dass einige über den doch sehr radikalen Niedergang „ihrer Reederei“ immer noch verbittert und nur noch im Kreise von Freunden und Berufskollegen bereit sind, über ihre Erlebnisse zu berichten.

Damit wird der Kreis der Zeitzeugen immer kleiner und die klar zu erkennende Tendenz hin zu einer historisch unsachlichen Geschichtsaufarbeitung immer größer.

Nachfolgend möchte der Autor einige Erlebnisse aus der sehr bewegten Aufbauphase eines anfangs doch kleineren regionalen Schifffahrtsbetriebes, der sich in den Folgejahren bis zur größten deutschen Universalreederei entwickelte, in Erinnerung rufen.

Jede Firma, besonders zur damaligen Zeit, benötigte Lagermöglichkeiten für Reserveteile, Verbrauchs- und Verschleißmaterialien. Am ersten Verwaltungssitz der DSR am Rostocker Kabutzenhof konnten im hinteren Teil der Halle Flächen belegt werden. Hinzu kam ein altes, bereits von den Rostocker Alt-Reedereien Ahrends bzw. Cords eingerichtetes Lager in der Strandstraße.

Nicht verwunderlich, dass es bei der ständigen Suche nach seefahrtserfahrenem Personal gelang, einen versierten „Lagerchef“, Herrn Erichson, zu gewinnen. Wurden einzelne Besatzungsangehörige schrittweise eingestellt oder auf ein anderes, noch nicht im Hafen oder auf der Neubauwerft befindliches Schiff umgesetzt, erhielt er zwischenzeitlich fleißige Helfer im Lager, um die nicht leicht zu handhabenden Hanfleinern umzustauen oder eingelagerte Maschinenbauteile zu entrostern, zu säubern und neu zu fetten. Schnell entstand bei den dort unter strenger Regie eingesetzten Neueinstellungen oder bereits befahrenen DSR-Seeleuten die Gewohnheit, auf die Frage, wo man denn gemustert sei, prompt zu antworten: „Auf MS ERICHSON“. Hatten sich z. B. dort mehrere Assis zwischenzeitlich zu verdingen und ein einzelner Kollege wurde zur Ablösung dringend an Bord benötigt, dann konsultierten anfangs die Inspektoren zuerst Herrn Erichson. Wer sich durch Fleiß, Pünktlichkeit und Arbeitsfreude auszeichnete, bekam als Erster einen langersehnten Heuerschein.

In den Anfangsjahren konnten Besatzungsangehörige, wie auch der Autor, z. B. bei der Übernahme der DS ROSTOCK und WISMAR unter heute kaum nachvollziehbaren Umständen auf der nicht mehr einsatzfähigen, unmittelbar vor dem Verwaltungsgebäude vertäuten VORWÄRTS lediglich einen äußerst primitiven Schlafplatz finden.

Ein spezielles Seemannsheim, wie es die Seeleute der Fischerei in der Kröpeliner Strasse, später auch im ehemaligen Hotel Wilken am Schroederplatz, nutzen konnten, war (noch)



nicht vorhanden. Eine ältere Dame, wir nannten sie Mutter Giesel, vermietete einen Teil ihrer Wohnung in der Schillerstrasse an die DSR. Oft schliefen wir, da alles andere belegt war, im Wohnzimmer nebeneinander auf Matratzen und deckten uns mit einfachen Decken zu. War von der Heuer nix mehr übrig, kochte die sehr freundliche Wirtin für uns alle einen großen Pott mit Pellkartoffeln und reichte Quark und Butter dazu.

Sofern auf MS ERICHSON gemustert oder zur Einweisungen der neuen Kümo-Besatzungen in Schulungsräume in der Doberaner Straße beordert, trafen wir uns oft in der sogenannten „Pony-Bar“, der Gaststätte „Weißes Ross“ in der Gertrudenstraße. Eine schöne große Bulette aus Pferdefleisch mit Bratkartoffeln plus ein kleines Bier kosteten 2,45 Mark. Auch das stets im Angebot vorhandene Gulasch schmeckte uns, der Nachkriegsgeneration, ganz vorzüglich. Klar, dass man mittags Mühe hatte, einen Platz zu ergattern.

Zwischen etwa 1965 und 1970 hatte sich die DSR in das Bettenhaus in der Langen Straße (heute WIRO-Zentrale) eingemietet. Hier wohnten dann zeitweilige Springer bzw. Seeleute, die auf ein Schiff warteten, aber auch Studenten der Ingenieurschule Warnemünde oder Ehefrauen, die ihre Männer erwarteten, wenn das Schiff noch auf Reede lag. Gegenüber im Interhotel WARNOW lag das „Stadrestaurant“, welches lange Jahre ein beliebtes Lokal der DSR-Seeleute war.

Erst Jahre später konnten die Seeleute der DSR betriebseigene Unterkünfte (1969 in Wismar „Am Bertramshof“; 1970 in Rostock „Haus Sonne“) für eine Übergangszeit bis zum Dienstantritt an Bord nutzen.

Die für die Materialwirtschaft zuständigen Verwaltungsangestellten hatten große Mühe, die für den Bordbetrieb benötigten Artikel rechtzeitig zu beschaffen, einzulagern und mit einem sehr klapprigen LKW an Bord zu schaffen.



Landgang des Chiefs H. Dabbert mit Ehefrau in Odessa

Hierzu gehörte auch die laut Gesetz den Werkträgern kostenlos zustehende Arbeitsschutzbekleidung. Von irgendwoher konnte ein Posten von Lederjacken und -hosen aus besonders weichem Material, Überbleibsel von Beständen der ehemaligen Kriegsmarine, „abgefasst“ werden.

Auf den 1955 von der Wolgaster Werft übernommenen Küstenmotorschiffen erhielten davon die technischen Offiziere sowie der Maschinen-Assi je ein Teil. Das war nicht nur sehr praktisch, sondern bei ordnungsgemäßer Pflege sahen wir richtig schmuck aus. Das spürten wir, wenn wir im Stadthafen liegend vor dem Auslaufen einen Teil des noch „am

Mann“ befindlichen Bargeldes aus Furcht vor Ärger mit dem Zoll fix in voller Montur zum Postamt in der Friedrichstraße gebracht haben.

Man sagt den Seeleuten nach, dass sie sehr tierlieb sind. In der Segelschiffzeit wurde noch lebendes Viehzeug als willkommene Ergänzung des Proviantes an Bord mitgeführt. Späterhin

nahmen sowohl Offiziere als auch Mannschaften gerne Tiere als Bereicherung des doch zeitweise öden Bordlebens mit auf Reise.

Bereits auf dem Dampfschiff ROSTOCK hatte ein braun gescheckter Kater, der Liebling unseres hochangesehenen Kochs, nicht nur Freunde in der Besatzung. Bei nächtlichen Streifzügen in den Betriebsgängen zerfledderte und bepinkelte er die vor den Kammern ausgezogenen Schuhe.

Mit großem Gaudi wurden mit in Griechenland eingetauschten oder an Land selbst gefangenen Schildkröten auf dem Hauptdeck spannende Wettrennen veranstaltet.

Gleich nach Indienststellung der OSTSEEBAD WUSTROW schleppte der Steuermann einen schwarzen Rüden an Bord, der „Blacky“ getauft wurde. Natürlich wurde er gut behandelt und versorgt. Leider gelang es trotz erheblichem Aufwand nicht, Blacky davon zu überzeugen, im Hafen an Deck, möglichst in der Nähe der Gangway, Wache zu halten. Abends war unser „Wachhund“ der erste, der sich auf der Backskiste gemütlich zur Ruhe legte. Da er dann fürchterlich schnarchte, wirkte es auf den Matrosen oder Assi wie die Einnahme eines Schlafmittels.

Wurde er geweckt und vor Ärger an Deck geschickt, war er tagelang sehr beleidigt. Unvergessen bleibt die Liebe des Kapitäns des Tankers LÜTZKENDORF (1), Ferdinand Hesse, zu seinem Hund, der Dogge namens „Argo“, der aber vom Herrchen mit „Hasing“ angesprochen wurde.

Auch auf dem MS STRALSUNG (2) wurden zwei Hunde, sinnigerweise „Fusel“ und „Whisky“ genannt, gut betreut. Im Gegensatz zu „Blacky“ war „Whisky“ ein prächtiger Wachmann. Kein Fremder kam über die Gangway, ohne dass er laut „Rabatz“ machte. Lagen wir z. B. in Rotterdam mit einem anderen Schiff gegenüber am Dalben, kreiste er unermüdlich rund um die Luken. Niemals konnten Tauwerk oder die sehr begehrten Messingverschlüsse der Peilrohre „gemopst“ werden.

Der Kühl-Ing. des ersten DSR-Kühl- und Fruchtschiffes FRITZ REUTER, Max Pohl, hatte nicht nur ein kleines Kätzchen, sondern auch ein Äffchen mit an Bord gebracht. Alle waren solange begeistert, bis der Affe versuchte, die



Schildkrötenrennen auf DS ROSTOCK



Der Autor mit Bordhund Blacky



Mietze zu vergewaltigen. Das war dann doch etwas „zu starker Tobak“. Zudem beschäftigte er eines Tages im Seebetrieb bei einem Ausflug in den Maschinenraum fast die gesamte Freiwache, um ihn wieder einzufangen. Sein Maß war voll, in Rostock wurde er dem Zoo übergeben.

Schade, dass es später aus seuchenhygienischen Gründen verboten wurde, Tiere an Bord privat zu halten.

In vielen Publikationen wird über vielfältige Gängelungen und Restriktionen der staatlichen Organe der DDR gegenüber den eigenen Bürgern und damit auch den Seeleuten berichtet. Unerwähnt oder vergessen ist aber, dass die DSR-Seeleute im Ausland sehr oft und meist ohne Murren bestimmten Forderungen der dortigen Behörden nachkommen mussten.

Bereits auf der ersten Reise des DS WISMAR nach Riga 1954 war die gesamte Gang erstaunt, wie bei der noch streng bis in die 90er-Jahre praktizierten „Gesichtskontrolle“ unsere offiziell immer so genannten „sowjetischen Freunde“ gründlich und daher ungemein zeitaufwendig die Einklarierung vornahmen.

Bei den ersten Anläufen von Messina zur Übernahme von Bunkerkohle war ein Landgang nur in großen Gruppen für maximal fünf Stunden gestattet. Die der ersten Gruppe folgende durfte sich erst in Marsch setzen, wenn deren letzter Landgänger wieder an Bord war. Unauffällige Herren begleiteten uns und schauten beim Verpusten oder Fotografieren durch ein Loch in der Zeitung sehr aufmerksam zu.

Als DSR-Seeleute schrittweise zur Bauaufsicht und -belehrung der ersten beiden Kühl- und Fruchtschiffe FRITZ REUTER und JOHN BRINCKMAN nach Antwerpen beordert wurden, mussten die sich umgehend bei den zuständigen Behörden melden. Neben Fotos wurden auch die Fingerabdrücke eingefordert. Na und? Viele Seeleute werden sich erinnern, dass in nicht wenigen Häfen zusätzlich zum international gültigen Seefahrtsbuch ein speziell angefertigter Passport zum Landgang benötigt wurde. Schikane oder eine gute zusätzliche Einnahmequelle?

Noch heute ist der Autor ergrimmt, weil die komplette Besatzung des MS STRALSUND 1964 bei einer längeren Liegezeit in Lissabon nicht die Möglichkeit bekam, sich die schöne Stadt anzuschauen. Rund um die Uhr wurde das Schiff von mindestens drei Sicherheitskräften bewacht.

Die damalige Militärregierung Salazar hatte offensichtlich große Furcht davor, dass „rote Agitatoren“ die kommunistischen Ideen nach Portugal einschleusen könnten. Welch ein Blödsinn!

Trotz einiger nicht schönzuredender, vor allem politisch gewollter Reglementierungen des Borddienstes werden sich viele ehemalige langjährige DSR-Angehörige an das gute kameradschaftliche Zusammenleben sowie die gebotenen Chancen in der beruflichen Entwicklung erinnern.

Bevor eine Generation von „Jung-Historikern“, welche die damalige reale Wirklichkeit nie kennengelernt hat, mit großer Hingabe und geringem Sachverstand den mühevollen Aufbau und den schmerzlichen Niedergang eines international anerkannten Rostocker Seefahrtsbetriebes penibel untersuchen, sollten weiterhin die noch lebenden Zeitzeugen ihre eigenen Erlebnisse und Erfahrungen aufzeichnen und der Redaktion der BORDGESCHICHTEN für die nach uns kommenden Interessierten zur Verfügung stellen.

## Auf der HEINRICH HEINE

Waren es hunderte oder sogar noch mehr? Jedenfalls waren es viele, die ihren Weg zum Seemann über dieses Schiff genommen haben. Als Lehrling kamen sie an Bord, als Fahrensmann haben sie das Schiff wieder verlassen. Viele von ihnen wurden Schiffsoffiziere, Kapitäne oder an Land leitende Mitarbeiter der Deutschen Seereederei. Die gute alte HEINE hat es verdient, dass man ihr ein kleines Denkmal setzt. Ich möchte es mit den Erinnerungen an meine vierjährige Fahrenszeit auf diesem Schiff versuchen.

MS HEINRICH HEINE kreuzte die Weltmeere in einer interessanten Zeit. In der DDR wurde mit viel Mühe, praktisch aus dem Nichts, eine Handelsflotte aufgebaut, die dringend geschultes Personal brauchte. Es reichte nicht aus, auf vorhandenen Schiffen drei oder vier Lehrlinge auszubilden, es wurden Ausbildungsschiffe benötigt, auf denen vielen jungen Menschen das Seemannshandwerk beigebracht werden konnte. Vorzugsweise kamen dafür kombinierte Fracht- und Passagierschiffe in Betracht, von denen es zu jener Zeit auch schon nicht mehr so viele gab, weil Passagiere sich bereits lieber mit dem Flugzeug fortbewegten. Die DSR kaufte die beiden Motorschiffe MAR DEL PLATA und COPACABANA, die als HEINRICH HEINE und THEODOR KÖRNER zu Fracht- und Lehrschiffen umgebaut wurden. Beide waren schon recht betagt. Sie wurden auf der Werft Cockerill in Hoboken bei Antwerpen 1938 gebaut und von der CMB für den Verkehr nach Belgisch-Kongo eingesetzt. Sie transportierten die Kolonialherren hin und her, Produkte des Kongo nach Belgien, Kriegsgerät und Soldaten, Abenteurer, Post und Kühlgüter nach Matadi am Kongofluss. Während des Zweiten Weltkrieges wurden sie von der faschistischen Wehrmacht als Hilfskreuzer benutzt. So hatte die HEINRICH HEINE schon ein langes und bewegtes Leben hinter sich, als mir der Technische Inspektor Ende Oktober 1962 offenbarte, dass ich für einen Einsatz auf diesem „Dampfer“ als Leitender Technischer Offizier vorgesehen sei. Es wäre ein altes Schiff und da könne ich zeigen was in mir steckt. So zog ich bei typisch nordeuropäischem Herbstwetter in den Überseehafen. Da lag sie dann am Kai, aber davor ein beachtlicher Haufen von alten Rohren, Maschinenteilen, leeren Fässern und anderem Schrott. Diesen Haufen umrundend konnte ich mein neues Brotschiff in Augenschein nehmen. Natürlich interessierte mich als erstes die technische Seite des Schiffes. Der Rumpf war voll genietet, das war neu für mich, ich kannte das nur von den alten Hafenschleppern. Die Hauptmaschine war in Lizenz von Burmeister & Wain bei Cockerill gebaut worden, hatte fünf Zylinder und war ein doppelwirkender Zweitaktdieselmotor mit Kolbenschiebersteuerung und einem gewaltigen Roots-Gebläse. Ein sehr beeindruckendes Stück Technik! Der Motor war wegen der doppelwirkenden Bauart von ungewöhnlicher Höhe, was uns später noch manche Sorgen bereiten sollte. Wenigstens die Hilfsdiesel waren alte Bekannte vom Schwermaschinenbau Karl Liebknecht in Magdeburg. Ansonsten gab es noch eine Reihe behäbiger und Vertrauen erweckender Kolbenpumpen dänischer Herkunft und drei belgische Ammoniakkompressoren. Diese wurden ursprünglich für eine Laderaumkühlanlage eingesetzt und arbeiteten nun nur noch für die Proviantkühlung, wobei sie den bekannten „zartherben“ Geruch von Ammoniak verströmten. An Deck standen Ladewinden mit Gleichstromantrieb belgischer Bauart, Ankerwinde und Ruderanlage stammten aus Dänemark.

Voll beladen mit Fracht für Kuba, wohlausgerüstet und bebunkert verließen wir den Rostocker Überseehafen. An das Leben an Bord des Lehrschiffes gewöhnte ich mich schnell, obwohl die vielen jungen Menschen ein ungewohntes Bild boten. Wohin man kam, überall Menschen, aber das kannte ich auch schon vom Passagierdampfer. Die Maschinenbesatzung war aus



meiner Sicht sehr in Ordnung. Wie ich auf sie gewirkt habe, weiß ich nicht. Es ist ja immer zu Anfang ein gegenseitiges Abtasten, jeder möchte vom anderen möglichst viel erfahren, schließlich lebt man auf engem Raum über lange Zeit miteinander und muss nicht nur die Arbeit, sondern auch das Zusammenleben möglichst angenehm verbringen. Natürlich war ich die ersten Tage etwas unsicher und betrieb zunächst „praktische Bilgenkunde“, um Rohrleitungssysteme und Ventile kennen zu lernen. Die Maschinen liefen gut, der langsam laufende Hauptmotor verbreitete gegenüber modernen Maschinen eine angenehme Ruhe. Nur dass die Einzelteile der Zylindergehäuse aus denen der Motor zusammengesetzt war, sich untereinander etwas bewegten, machte mir Kopfzerbrechen. Später stellte sich heraus, die Sorgen sollten nicht unbegründet gewesen sein. Wenn man in den Wellentunnel ging, hörte man bei Seegang ein ständiges Knarren im Schiffskörper. Etwas gewöhnungsbedürftig, aber bei einem genieteten Schiffskörper völlig normal. Im Wellentunnel wurde mir auch klar woher der ganze Schrott kam, den ich am Kai gesehen hatte, und ich stellte fest, es war auch noch für die nächste Hafenzeit im Heimathafen genügend vorhanden. Mein rühriger Vorgänger hatte alles, was der ehemalige Eigner an verbogenen Rohren und sonstigem Schrott gesammelt hatte, an Land gegeben, besonders die verschlissenen Reserveteile. Bei privaten Reedereien ist es ein alter Trick, die verschlissenen Teile als die vorgeschriebene Havariereserve aufzuheben. Das gefährdet Schiff und Besatzung, aber es spart Geld. Ansonsten verging die Reise mit dem Kennenlernen von Schiff und Besatzung. Unser Kapitän Friedrich war ein Schiffsführer wie man ihn sich nur wünschen konnte. Mit seiner Erfahrung als Kapitän auf dem Segelschulschiff WILHELM PIECK fand er immer den richtigen Ton im Umgang mit den Lehrlingen und der Besatzung. Er war nie überheblich und verlangte nur das, was auch jeder leisten konnte und das war recht viel. Da an Bord nicht nur die praktische sondern auch die theoretische Ausbildung erfolgte, fuhren Ausbilder und Lehrer mit, alle zusammen ein vergnügliches Völkchen, mit dem man gut auskam.



Shuffleboard auf der HEINRICH HEINE

Wir liefen im Schnitt 13 bis 14 Knoten und kamen nach etwa 14 Tagen in Havanna an. Für mich war das ein großes Erlebnis – das erste Mal in Amerika, das erste Mal in Kuba! Ich weiß nicht aus welchem Grund, aber ich besaß irgendwie eine Schwäche für Lateinamerika. Wir hatten in der Bahia im alten Stadthafen festgemacht. Zur Altstadt von Havanna waren es nur wenige Schritte. Gelöscht wurde mit eigenem Geschirr. Die Kolli wurden auf kleine Plattenwagen gesetzt, die mit ebenso kleinen Dieseltraktoren gezogen wurden, die Standardmethode in den amerikanischen Häfen jener Zeit. Die Luft war warm, fast stickig, die Lagerhallen verströmten den Geruch ihrer eingelagerten Güter und besonders den aromatischen Duft des Rohrzuckers. Die Bremsen der Ladewinden jaulten und die Schauerleute entfalteten ihr kubanisches Temperament, wobei sie den Lärm der Arbeit meistens übertönten. Endlich waren alle wichtigen Arbeiten im Maschinensektor beendet, die nach dem Einlaufen unbedingt zu erledigen waren. Ich meldete mich beim Kapitän ab zum Landgang. Ich gestehe es, ich war sehr neugierig. Ein neuer Erdteil, ein neues Land und was für eines, es waren ja erst wenige Jahre nach der Revolution vergangen. So etwas erlebt man nicht alle Tage! Und der Angriff der CIA in der Schweinebucht bei Playa Girón war erst vor kurzem abgeschlagen worden.

Wie auf den meisten Reisen liefen wir danach noch Veracruz in Mexiko an. Auf der Überreise begannen einige Verbindungen der Zylinderstation am Hauptmotor zu lecken. Nur ganz kleine Tröpfchen, aber sie verdarben uns den Schlaf. Was tun? Wir versuchten es mit dem „vorsichtigen“ Nachspannen der 150er-Muttern, die den ganzen Block zusammenhielten. Aber nur ganz vorsichtig! Wir hätten ja die Zuganker verspannen können und dann gute Nacht! Aber vorsichtig ist so eine Sache. In jenen Tagen wurden Gewinde noch nicht hydraulisch angezogen, sondern mit einem Schlagschlüssel und einem Zehn-Kilo-Hammer. Es klappte, die Leckage war fast beseitigt. Ich konnte also frohgemut an Land gehen und das schöne Mexiko in Augenschein nehmen.

Die zwei oder drei Liegetage in Mexiko waren bald vorbei und es hieß wieder „Klar vorn und achtern“, auf zur Heimreise nach Rostock. Unterwegs fingen die Hauptmaschinenzylinder wieder an zu lecken. Wir stoppten auf See und ließen das Kühlwasser vom entsprechenden Zylinder ab. Dann wurde Duosan rapid, ein Alleskleber, den es sonst in kleinen Tuben in jedem Papierwarengeschäft zu kaufen gab, den wir aber glücklicherweise in Ein-Liter-Flaschen im Storräum hatten, in die Kühlwasserräume gegossen. Die warmen Maschinenteile trockneten den Kleber schnell. Alle waren gespannt, ob diese Rosskur wohl erfolgreich sein würde. Das Kühlwasser wurde wieder aufgefüllt. Hurra! Alles dicht. Es bestand nun kein Zweifel mehr, die Dichtflächen der wasserführenden Teile hatten sich im Laufe des langen Lebens der Maschine, sie lief ja schon seit 1938, abgenutzt und eine Grundüberholung war unumgänglich.

Wir kamen gut nach Rostock. Die Inspektion hatte sich schnell von der Situation überzeugt und begann sofort die Reparatur vorzubereiten. Natürlich liegt die Vorbereitung in erster Linie, was die Einzelheiten betrifft, in der Verantwortung des Bordpersonals. Wir hatten also nicht nur eine nächste unruhige, sondern auch eine sehr arbeitsreiche Reise vor uns. Nach Abschluss der Reise sollte das Schiff in die Werft. Bei einem Fracht- und Lehrschiff ist das nicht so einfach – die Lehrlinge müssen an Land untergebracht werden und dort ihren Unterricht erhalten, den Liniendienst hatte ein anderes Schiff zu übernehmen. Wir liefen wieder aus, gleiches Ziel, gleicher Kurs, an den Azoren vorbei nach Kuba und dann nach Mexiko.

Auf einem Schiff mit etwa 170 Menschen an Bord wird viel Frischwasser verbraucht. Besonders viel, wenn junge Menschen an Bord sind, denen die Eltern immer wieder erklärt





Besatzungsmitglieder helfen bei der Zuckerrohrernte in Kuba

haben: „Wasch dich mit viel Wasser und Seife, damit du sauber bist.“ Dazu kam noch der ungeplante Kühlwasserverbrauch der Hauptmaschine. Später hatten moderne Schiffe Frischwassererzeuger an Bord, um aus Seewasser ihren Bedarf zu decken. Aber wir transportierten Frischwasser in den Tanks. Und so erwarteten der Kapitän und ich jeden Morgen mit Spannung die Ergebnisse der Peilung des Zimmermanns, um zu erfahren, wieviel Wasser unsere saubereitsbesessenen Lehrlinge und Besatzungsmitglieder samt Hauptmotor verplempert hatten. War der Verbrauch normal, freuten wir uns. Wenn nicht, dann begann ein großes Grübeln, was zu tun sei. Glücklicherweise hatten wir im Maschinenraum in den Hauptstrang der Wasserleitung eine Wasseruhr eingebaut und zusammen mit den Betriebswerten der Maschinenanlage wurde der Verbrauch stündlich abgelesen und im Maschinentagebuch vermerkt. Bis Havanna kamen wir normalerweise mit den Vorräten gut hin und dort war die Übernahme von Frischwasser kein Problem. Nun machten wir aber eine Reise rund um Kuba, um an verschiedenen Stellen Zucker zu laden. Meistens waren es Reedehäfen mit längeren Liegezeiten. Das war zwar Seemannsromantik pur, aber das Wasser wurde bedenklich knapp. Da nutzte auch der herrliche Anblick von Palmen, Bohios und Flamingos nichts. Dazu die Hitze. Die Agentur versuchte, uns Frischwasser zu beschaffen. Es klappte, wir bekamen 15 Tonnen geliefert, für die Lieferanten eine Meisterleistung, für uns eher ein Tropfen auf den heißen Stein. Für einige Tage waren wir gerettet. Schließlich wurden die Mannlochdeckel der Tanks geöffnet und jeder erhielt pro Tag eine Pütz Wasser. Das war hart. Erst in Havanna begann wieder das schöne Leben mit ausreichend Wasser.

An Bord schrieben wir für die kommende Wertzeit weiter Reparaturlisten, die länger und länger wurden. Der Hauptmaschine redeten wir gut zu, auf dass sie den Weg nach Rostock noch gut überstehe. Tatsächlich wurde schon die Überfahrt nach Mexiko ungemütlich. Das Wasser aus den Stoßfugen tropfte, leckte und lief schließlich. Da war auch nichts mehr mit Duosan rapid zu machen. Ein Schluck Seewasser als Kühlung sollte die Leckagen dicht setzen. Das half aber auch nicht. Also fing der II. Ingenieur an, Lecksegel zu bauen, um das austretende Wasser auffangen zu können und über Rohre wieder in den Kühlwassertank zu leiten. Die ganze Maschinenbesatzung erfand immer neue Möglichkeiten, das widerspenstige Wasser zu bändigen. Schließlich sah der Maschinenraum aus wie das Bühnenbild zum Fliegenden Holländer, rund um die Hauptmaschine waren Segeltücher gespannt. Wir fuhren gemächlich, um unsere Haupt-Oma nicht zu überanstrengen, sammelten fleißig Wasser und kamen wohlbehalten in Rostock an.

Wertzeit – eine widersprüchliche Zeit für jeden Seemann. Das Schiff ist nur gering besetzt, die Lehrlinge, das Lehrpersonal, die meisten Decksleute und nautischen Offiziere sind von Bord, haben Urlaub oder arbeiten auf anderen Schiffen. Nur ein Koch, der die paar verbliebenen Leute mit seinen Künsten gerade mal so am Leben erhält, und die nötigste Maschinenbesatzung zusammen mit dem Chief und Kapitän oder Ersten Offizier sind noch anwesend. Für den Chief ist es immer eine harte Zeit, die keinen Spaß macht, und auf MS HEINRICH HEINE im schönen Antwerpen schon gar nicht. Antwerpen ist eine interessante Stadt, wenngleich ich mich dort anfangs oft verlaufen habe. Es gibt so viele Straßenecken, die absolut gleich aussehen. Und falls man sich als Orientierungspunkt gemerkt hat, dort an der Ecke ist eine Kneipe mit Stella Artois-Reklame, dann ist das eine Fehlentscheidung. Solche Ecken gibt es in Antwerpen zu Dutzenden. Ein Belgier sagte mir einmal, in Antwerpen gibt es in fünf Wohnhäusern mindestens sechs Kneipen.



MS HEINRICH HEINE im Dock in Antwerpen (1963)

In der Werft hingegen gab es viele böse Überraschungen. Die Maschinenbauhalle hatten wir schon „Halle der Tränen“ genannt. Immer, wenn ich dorthin gerufen wurde, war wieder ein demontiertes Maschinenteil verworfen worden. Der Motor hatte immerhin 28 Jahre brav seinen Dienst getan. So waren die Risse infolge Materialermüdung nicht verwunderlich. Viele Teile mussten erneuert, andere aufwändig nachgearbeitet werden. Ersatzteile zu beschaffen war schwierig, denn diese Motoren wurden schon lange nicht mehr gebaut. So lagen wir monatelang in der Werft – im Dock, um die Außenhaut wieder in Ordnung zu bringen, den Propeller zu reparieren und an der Pier um die Hauptmaschine von Grund auf wieder aufzubauen wie bei einem Neubau, Teil für Teil auszurichten, aber diesmal ohne Duosan.

Endlich aus der Werft! Das normale Leben eines Seemanns konnte wieder beginnen, laden in Rostock, verlassen des europäischen Kontinents, diesmal zuerst in Richtung Bermudas. Was für eine Überraschung, welches Schiff läuft schon dieses kleine Archipel an. Es lag auf unserem Weg, also waren wir dafür prädestiniert. Was uns dort am meisten überraschte war die Konstruktion der Dächer. Jedes Haus hatte speziell geformte Dächer, die so eingerichtet sind, dass sie das Regenwasser auffangen können. Es stellte sich heraus, dass es auf den Inseln kein Wasser gibt und die Bevölkerung nur mit dem Regenwasser auskommen muss. Sonst ist es eine kleine, sehr gemütliche, von Engländern beeinflusste Welt, die eigentlich nur vom Tourismus lebt.

Bald setzten wir unsere Reise fort. Aber dann kam die alarmierende Nachricht vom Zimmermann: In ganz kurzer Zeit waren etwa 40 Tonnen Dieselöl zu viel aus den Tanks verschwunden. Die komplette Maschinenbesatzung musste ran, um die Leckage zu suchen.



Erst die Rohrpläne sichten, die stammten noch aus der Bauphase des Schiffes. Inzwischen war vieles geändert worden, was in keiner Zeichnung vermerkt wurde. Dann wurden alle Verbindungen von den Brennstofftanks zu anderen Systemen untersucht. Nach zwei Tagen Suche fanden wir einen Blindflansch zwischen Brennstoff- und Ballastsystem, der äußerlich nicht erkennbar war, weil er nicht die für Blindflansche übliche überstehende Fahne besaß. Er war nur drei Millimeter dick und von der Ballastseite her durchgerostet. Ein großer Verlust an Treibstoff, aber glücklicherweise reichte der Vorrat noch bis Havanna.

Dieses Mal hieß unser mexikanischer Hafen Coatzacoalcos, ein interessanter Ort. Hier luden wir Mais für Polen. Mais ist anfällig für Insekten, also wird er nach der Beladung mit einem Gegenmittel behandelt. Das stank fürchterlich. Die Rückreise verlief gut. Als wir in die Ostsee einliefen wurde es kompliziert. Es war Winter, die Ostsee stark zugefroren und unser Schiff hatte keine Eisklasse. Und dann kam auch noch Nebel dazu. Als erstes mussten wir einen Eisbrecher anfordern, der natürlich wegen des großen Bedarfs nicht sofort kommen konnte. Unser Schiff war nicht für die Kälte gebaut und so fror das Typhon ein und ließ sich beim besten Willen nicht wieder auftauen. Wegen des Nebels musste ständig ein Mann auf der Brücke stehen und mit einer Handtute Nebelsignale geben. Endlich kam der Eisbrecher und lotste uns bis zur Ansteuerung Stettin.

Glücklicherweise konnten wir den Mais in Swinemünde löschen. Große Überraschung: Die kleinen Käferchen im Mais waren vom Insektizid völlig unbeeindruckt geblieben und trotz der Hundekälte so munter wie in Mexiko. So musste jede Hiev an Land noch einmal entwest werden, was natürlich das Löschen erheblich verzögerte. Unsere Lehrlinge, die in den Kabinen der ehemaligen Touristenklasse untergebracht waren, froren, denn die Außenwände in den Kammern waren kaum isoliert und die Heizungen nicht für diese Kälte ausgelegt. Es sei daran erinnert, dass das Schiff für den Verkehr zum Kongo und zurück gebaut worden war. Der Heizkessel lief ständig an der Grenze seines Vermögens und unser Klempner war im Dauereinsatz, um die Temperaturen in den Kammern auf maximal möglichem Niveau zu halten.

Endlich war dieses Ungemach vorbei. Wir konnten auslaufen. Beim Einlaufen in den Greifswalder Bodden, wo sich salziges Ostseewasser und das Süßwasser der Oder mischen, bildete sich eine eigenartige Mischung wie sie vom kubanischen Daiquiri als Parfait-Eis bekannt ist, etwa ein Zentimeter große Eisstücke im Wasser schwimmend. Dieses Gemenge verstopfte die Kühlwasserzuläufe der Maschinen. Wir konnten uns nur so helfen, indem wir ständig zwischen Hoch- und Tiefsauger wechselten und die Filterinhalte in die Bilge kippten, in der Hoffnung, dass das Eis bald zu Wasser werden würde.

Das Leben ging weiter, die Reisen auch. Wieder einmal nach Kuba, aber dieses Mal mit Leyland-Bussen aus England. Es war die Zeit der so genannten Kuba-Krise. Schon viele Meilen vor Kuba überflogen uns US-amerikanische Kriegsflugzeuge beängstigend niedrig. In Kuba spürte man die Nervosität, die von den Bedrohungen der USA ausging. Schließlich erhielten wir die Order nach Jamaika auszulaufen, um dort ein Zwischenprodukt aus Bauxit für die Aluminiumherstellung zu laden. Jamaika war erst vor kurzem selbstständig geworden und nicht in unserem Liniendienst vorgesehen. Es existierte keine Flagge von Jamaika an Bord. Unser Bootsmann, ein alter Fahrersmann, der noch auf Segelschiffen gefahren war, erkundigte sich bei der Botschaft über das Aussehen der Flagge und nähte eine solche zurecht.

Alle Besatzungsmitglieder waren gespannt auf Jamaika, ist es doch eine Insel, der ein abenteuerlicher Ruf anhaftet. Wir liefen in den für uns bestimmten Hafen ein, der aus nur einer Pier mit den Bunkern für dieses widerliche weißgraue Pulver bestand, aus dem die Ungarn Aluminium machen wollten. Auch hier war es heiß. Alle blickten von Bord neugierig auf



das Land herunter, was man dort beim Landgang wohl finden würde. Die Einklarierung kam an Bord, ungewöhnlich viele Uniformierte mit einem Handstöckchen unter dem Arm. Bis vor kurzem war Jamaika noch britisch gewesen. Und dann begann eine stundenlange Kontrolle, jede Kammer, jeder Raum wurde untersucht, jedes Buch aufgeschlagen und dann ein Kreidekreuz vor der Kammer gemacht. Und zum Schluss verkündete der Offizier, dass es für die Besatzung keinen Landgang gibt, da es sich bei der HEINRICH HEINE um ein kommunistisches Schiff handele.

Inzwischen hatte eine Schar von Winschenmännern die Decks erobert und bereitete den Ladevorgang vor. Bald begannen sie das staubfeine Pulver in Broken mit bordeigenen Winschen an Bord zu hieven. Ich war entsetzt! Diese Leute konnten unmöglich Stauer sein. Sie hatten offensichtlich keine Ahnung von der Bedienung der Winschen, fuhren wie die Teufel, und das mit den empfindlichen betagten Gleichstromladewinden. Es stellte sich heraus, dass es Fischer waren, die man für diese Arbeit angeheuert hatte. Ich war also mehr an Deck als im Maschinenraum. Obwohl die Widerstände der Motoren fast glühten, ging doch noch alles gut. Einmal sprach mich einer dieser Leute an, ob ich denn nicht in Jamaika bleiben wolle, das wäre sehr gut, denn dann bekäme er 100 \$ Kopfprämie. Ein Mann aus Kingston habe es ihm versprochen.

Endlich konnten wir dieses „Paradies“ verlassen, die Fenster wieder öffnen, die Decks waschen und einigermaßen normal leben. Ein Wermutstropfen blieb. Das scheußliche Zeug musste ja auch wieder raus.

Die schier unendliche Reihe der Reisen setzte sich fort, unterbrochen nur von der Urlaubszeit, die jeder Seemann sehnsüchtig erwartet. Und dann ist sie da, man ist zu Hause und zunächst glücklich. Aber wenn dann so etwa fünf oder sechs Wochen vorbei sind, wird man unruhig. Dieses olle Stück Eisen, das auf dem Wasser schaukelt, hat doch eine sehr große Anziehungskraft. Man ruft bei der Reederei an, wann denn die HEINE wieder da ist.

Es ging wieder los! Das Schiff war zur turnusmäßigen Durchsicht im Dock, kleine Reparaturen waren gemacht worden, es konnte also nichts schief gehen. Nach unserer Zuckersammelrunde um Kuba herum wollten wir frohgemut nach Hause starten. Aber da kam uns ein Hurrikan in den Weg, der vor Kuba sein Unwesen trieb. Unsere Nautiker hielten große Konferenzen ab und kamen zum Schluss, es gäbe eine „fast“ sichere Route, unbeschadet vorbeizukommen. Aber mit dieser Art von Stürmen ist das so eine Sache. Sie hören keine Wettermeldungen und können sich nicht entscheiden, wo sie lang ziehen sollen. Prompt begann der Sturm in den Masten zu brüllen und das Schiff sprang in den Wogen auf und ab, das Nietenkonzert im Wellentunnel ähnelte einer Heavy Metal Band mit höchster Lautstärke. Alles war gelascht, keiner durfte an Deck, es regnete derartig, dass man nicht unterscheiden konnte, wo sich Himmel und Meer begegnen. Es war wirklich einer der Stürme von der besseren Sorte! Und dann schien plötzlich die Sonne. Das Meer war still, nur eine leichte Dünung schaukelte uns, aber ringsum in einigen Seemeilen Entfernung umgab uns ein finster-grauer Vorhang. Wir befanden uns im Auge des Hurrikans. So schön es für einige Zeit auch war, wir mussten durch und wieder rein in die nasse, wacklige höllische Prüfung. Langsam ließ der Sturm nach. Da teilte mir der Wachleiter im Maschinenraum mit, er pumpe nun schon seit Stunden die Bilgen leer, aber das Wasser würde nicht weniger. Was ist das? Hat eine Niete nicht dicht gehalten? Ist eine Außenbordarmatur undicht geworden? Die Stevenrohrstopfbuchse leckte etwas, aber das tat sie immer. Kriegsrat. Nochmals alles prüfen. Und es war doch die Stopfbuchse. Nachziehen ging nicht mehr, sie war schon am Anschlag. Also ein typischer Fall von großer Sch... . Erneuter Kriegsrat. Die Zeichnung der Stevenrohrstopfbuchse musste her, wie viel Wasser könnte einströmen, wenn man die Brille der Buchse nach innen zieht? Große Berechnung. Das Ergebnis: Auch nicht mehr als



jetzt. Na dann, Reservepackung bereitlegen und auf Maß schneiden, Werkzeug bereitstellen und vier Mann warten bis die Maschine steht. Ja, und der Chief? War am Tag zuvor operiert worden, trug einen dicken Verband, und hing im Ausstiegsschacht des Wellentunnels oberhalb der Stopfbuchse für den Fall, dass er unbedingt eingreifen muss. Und dann ging alles schnell und reibungslos. Packungsringe wurden nachgelegt und in kurzer Zeit war alles in Ordnung. Die Ursache der Havarie lag darin, dass die Werft nicht seewasserbeständiges Packungsmaterial eingebaut hatte. Es war im ganzen Schiff zu spüren, wie sich die Spannung löste.

Was kann eigentlich noch schlimmer sein als der Ausfall der Hauptmaschine? Der Ausfall der Kombüse! Und das bei den besonders hungrigen Lehrlingen an Bord. Aber auch das passierte. Nun hatte ich eigentlich immer ein gutes Verhältnis zur Kombüse. Kombüse und Maschine waren aufeinander angewiesen. Die Kühllast konnte ausfallen, kein Wasser ankommen oder der Herd kollabieren. Und der fiel aus. Der Herd wurde mit einem Rotationsbrenner durch Dieselöl beheizt. Um den Rotor in Drehung zu versetzen, war ein Elektromotor eingebaut. Dessen Geist stieg in Form einer grauen stinkenden Wolke auf in den Himmel der Gleich- und Wechselstromer. Kein Mittagessen mehr! Zum Glück fanden sich noch zwei etwas größere Motoren, aber kein passender, den man hätte einbauen können. Also wurden die vorhandenen passend gemacht. Zwei Riemenscheiben wurden gedreht, um die richtige Drehzahl am Brenner zu erreichen, eine Halterung für den Motor zusammengeschweißt und ein Transmissionsriemen aus einem Stück Leder produziert, was nur durch Kleben gelang, weil Nahtstöße zum Stottern des Rotors geführt hätten. Sekundenkleber gab es damals noch nicht. Trotzdem versah der Herd wieder seinen Dienst. Nie zuvor war die Maschinenbesatzung so beliebt gewesen!

Eine neue Reise mit dem gewohnten Ablauf begann. Ja, das denkt man eigentlich immer, aber es kommt oft anders, wie mein Bericht schon gezeigt hat. Zunächst lief das Schiff wieder nach Kuba, aber nicht nach Havanna, sondern nach Matanzas. Eigentlich ein angenehmer, nicht zu großer Ort in der Nähe von Havanna. Seit jener Reise hatte er für mich etwas Anrühiges.

Wir lagen auf Reede vor Anker. Das Wasser in der Bucht von Matanzas ist sehr tief und so musste die volle Kettenlänge ausgesteckt werden, damit der Anker greift. Plötzlich meldete sich Besuch an, kein Geringerer als der Generaldirektor unserer Reederei. Er kam, besichtigte das Schiff, sprach ausführlich mit Besatzung und Schiffsleitung und wollte an Land zurück. Gekommen war er mit dem Lotsenboot. Natürlich wollten wir ihn mit unserem Motorboot zurückgeleiten. Das Boot wurde klar gemacht, der Generaldirektor stieg ein, die Begleitbesatzung ebenfalls und der Motor lief. Ein kurzes Rückwärtsmanöver, dann voraus, der Motor heulte auf, die Schraube drehte sich nicht mehr. Konnte sie auch nicht. Der kurze Schlag rückwärts hatte die Welle aus der Keilverbindung gezogen, weil die Werft vergessen hatte, einen Querstift einzusetzen, der das normalerweise verhindert. Ich war blass vor Scham und Wut, die Nautiker grinsten, und die Lehrer waren stolz, denn ihre Jungs ruderten nun den GD an Land. Am nächsten Tag hieß es Anker auf und verholen auf den Ladeplatz. Das Kommando kam, die Ankerwinde sprang an, die Überlastsicherung stoppte sie wieder. Neuer Versuch. Der Schalter an der Hauptschalttafel fiel raus. Weitere Versuche. Schließlich wurde der Schalter mit einem Holzknüppel festgehalten. Es roch unangenehm. Die Kette plus Anker war einfach zu schwer bei dieser enormen Länge. Aber wie nun alles an Deck bringen? Da gab es an der Winde ein so genanntes Pumpspill, um den Anker mit Muskelkraft zu hieven, extra für solche Fälle. Aber das Spill war über Jahrzehnte von fleißigen und gewissenhaften Seeleuten angemalt worden, da bewegte sich nichts mehr, die Farbe war viele Zentimeter dick. Dieses Gerät wieder flottzumachen hätte Tage gedauert.

Wir fanden eine Lösung: An das sichtbare Stück Kette wurde ein Draht befestigt, der über eine Ladewinde gelegt und dann gemeinsam mit der Ankerwinde gestartet und so Stück für Stück aufgeholt wurde. Es war ein erlebnisreicher Vormittag! Der Rest der Reise verlief dann halbwegs normal, wenigstens was die unangenehmen Ereignisse betraf.

Die Jahre gingen ins Land, und ich hatte das alte Stück Eisen mit der quirligen Besatzung ins Herz geschlossen. Aber dann war die Zeit gekommen abzumustern. Ich hatte in Kuba meine Frau gefunden, und wir starteten die letzte Reise nach Rostock. Der Abschied von MS HEINRICH HEINE fiel mir schwer. Nun steht sie, von mir als Modell gebaut, in unserem Wohnzimmer zur Erinnerung an eine sehr schöne und bewegte Zeit.

Peter Kirschke

### **Willkommen und Abschied**

Eigentlich wollte ich Schmied werden. Die Schmiede lag auf dem Schulweg. Ich kam nach der Schule nie daran vorbei, ohne reinzuschauen. Das Bearbeiten der glühenden Hufeisen hatte mich dermaßen fasziniert, dass ich beschloss: „Raus aus der 8. Klasse und schmieden lernen.“ Die Schulleitung meinte, das ginge nicht. Ich solle die 10. Klasse machen und dann könne ich immer noch Schmied werden. Also absolvierte ich die 10. Klasse, und die Schulleitung sagte, Schmied hätte ich nur als Achtklassenabgänger werden können. Ich solle doch Landmaschinenschlosser werden. Das wollte ich nicht. Ich schmolte.

Die Zeit wurde knapp bis zum Lehrbeginn. Da ereignete sich folgendes: Mein Vater kam täglich in der Mittagspause nach Hause und las die Zeitung. Es handelte sich um die „Schweriner Volkszeitung“, in der Werbung für die DSR gemacht wurde. Er fragte mich, ob das nichts für mich wäre. Ich antwortete: „Wenn die mich schon nicht schmieden lassen wollen, habe ich dort doch erst recht keine Chance.“ Obwohl mich dieser Gedanke wirklich faszinierte. Ich bewarb mich und es klappte.

Ende August 1966 wurde ich auf dem alten Seelenverkäufer THEODOR KÖRNER als Matrosenlehrling angemustert. Lehrbootsmann Jürgen Luck wies mich ein. Ich wurde in die Kammer 4 D-Deck verfrachtet. Da ich mit zu den Ersten gehörte, die eingewiesen wurden, konnte ich mir die beste Koje aussuchen. Das Kammerschott ging nach links auf und ich lag hinter dem Schott in der unteren Koje. Das hatte viele Vorteile. Bei Kontrollgängen durch die Wachen lag man nicht gleich im Blickfeld.

Wir waren acht Lehrlinge auf der Kammer. Als wir das erste Mal ausliefen und der Steven hinter der Warnemünder Mole in die doch recht aufgewühlte Ostsee tauchte, ging der Schiet los. Der Kumpel über meiner Koje riss die Vorhänge auseinander und kotzte mitten in den Gang. Ein Glück, dass meine Kojenvorhänge geschlossen waren. Dieser Mitlehrling stammte aus dem tiefsten Binnenland, dem Vogtland, aber einigen anderen erging es mit ihrem Mageninhalt ebenso. Ich besaß das Glück, nie seekrank geworden zu sein.

An diesem Tag war ich als Backschafter eingeteilt worden. Als der Ruf „Backschafter in die Messe!“ erschallte, lief ich im Laufschrift zur Messe, um unsere Back für acht Mann einzudecken. Mein Gang in die Pantry kostete die Reederei acht Abendbrotteller. Als ich die acht abgezählten Teller aus dem Stapel nahm und an die Back jonglieren wollte, liefen mir die Kakerlaken über die Handgelenke. Das war's! In Zeitlupe sind die Teller aufs Messedeck gefallen und in tausend Stücke zersprungen. Der Chefsteward kam gleich angespritzt und hat mich zusammengestaucht: „Seemann, du musst mit einem Löffel an dem Stapel hoch



und runter streichen – rrrrrrr –, dann springen die kleinen Tierchen davon und du kannst die Teller kakerlakenfrei entnehmen.“ Ich habe seitdem bei solcher Gelegenheit immer einen Löffel benutzt.

Als ich fertig war mit dem Eindecken kam der Ruf „Backen und Banken!“ Die Messe füllte sich nicht wesentlich. Aus meiner Kammer kam nur noch ein einziger Kamerad. Ich weiß es noch wie heute, 13 Scheiben Brot habe ich gegessen, mit den besten Brocken belegt. Nur der Tee schmeckte grässlich. Möglicherweise wurden wir vom ersten Tag an gut mit „Hängulin“ versorgt. Trotzdem war ich gerne Backschafter.

Die Nordsee hat uns dann richtig gebeutelt. Die kurzen aber heftigen Wellen donnerten kräftig an die Außenhaut. Wenn die Brecher über Deck kamen, drang Wasser über die Schwanenhäuse in die Kammer. Schöner Schiet! Erbrochenes, vermischt mit Seewasser, immer wieder aufzufeuern, machte keinen Spaß.

Unser erster Hafen hieß London, Westindia-Docks. Wir bekamen sogar Landgang, natürlich in der Gruppe. Nachdem ich die Gangway verlassen und wieder festen Boden unter die Füße bekam, fiel ich auf's Gesicht. Ich konnte mir das nicht erklären, aber es war so. Wahrscheinlich Gleichgewichtsstörungen durch die schwere See der vergangenen Tage.

London war schön. Geladen haben wir dort Busse für Kuba oder Mexiko. Ich weiß es nicht mehr. Aber eines weiß ich noch genau. Als wir Quessant passiert hatten und über den großen Teich zu laufen begannen, war Kammerrundgang angekündigt worden mit dem Kapitän an der Spitze und hinter ihm der Rest des Lehrkörpers. Vorher hatten wir Messing poliert bis zum Umfallen, bohnten Kreise aufs Linoleum und hingen Gewichte an die Kojenverhänge, damit diese schön straff nach unten hingen. Wir glaubten, unsere Kammer in ein Luxusappartement verwandelt zu haben und freuten uns schon auf den 1. Platz. Doch erstens kommt es anders ...

Alle hatten in Bordweiß vor den Backskisten Aufstellung genommen, Käppi gerichtet. Ich stand an der Stirnseite der Back und musste Meldung machen. Vor mir stand er, Kapitän Schickedanz, mit Gold behangen, vier breite goldene Streifen auf den Schulterstücken und die mit goldenem Eichenlaub umrandete Schirmmütze mit goldenem Emblem und der DSR-Flagge drin, korrekt auf dem Kopf sitzend. Dieser Anblick jagte mir einen Schauer von Ehrfurcht über den Rücken. Als der Alte jedoch sein Monokel ins Auge klemmte, kein Scherz, und die rechte Hand zum Meldungsempfang an die Mütze führte, dachte ich, ich wäre im falschen Film. Kaiserliche Marine, ostpreußischer Landadel, oder wie oder was?

Ich machte meine Meldung: „Genosse Kapitän, Kammer 4 D-Deck zur Kammerabnahme bereit. Es meldet Matrosenlehrling Kirschke.“ Meldung machen hatten wir schon während der vormilitärischen Ausbildung in der Schule gelernt. Ich weiß nicht, ob der Leheroberbootsmann Franzke ein verschmitztes Lächeln in meinen Mundwinkeln gesehen hat. Er schrieb auf jeden Fall in unser Kammerbuch: „Die Uniformen des Matrosenlehrlings Kirschke wurden schimmelig aus der Kojenkiste geholt.“ Kein Wunder bei der schweren See, die wir Tage vorher erlebt hatten. Der Dampfer war immer noch nicht ausgetrocknet. Die anderen Kammergenossen hatten Glück, über ihre Klamotten stand nichts im Kammerbuch. Damit war unser 1. Platz beim Kammerdurchgang passé.

Anschließend fuhr ich auf der FRITZ REUTER, ebenfalls ein Oldi, unter Kapitän Backhaus und Bootsmann Pietz, Titte genannt. Richtig schönes Ladegeschirr hatten wir dort, Luken mit Scheerstöcken und Schalklatten.

Nach TRATTENDORF und AUE war mein letzter Dampfer die DESSAU. Als ich von dieser alten Lady zum letzten Mal die Gangway hinab schritt, den Seesack auf dem Buckel, standen die Jungs an Deck und sangen zur Mundharmonika: „Muss i denn, muss i denn zum

Hafentor hinaus ..." Einer hatte sogar Flagge gedippt, ein anderer ließ das Typhon losheulen und ich stand an der „Schweinepier“, schlug mit den Fäusten auf den Poller, heulte wie ein Schlosshund, winkte und ruderte mit den Händen bis ich den Seesack in das Taxi warf und dem Fahrer zurief: „Los, weg hier! Ich halte das nicht aus!“

Mit diesem Tag begann mein Leben als Landratte, im Tiefsten meines Herzens immer mit der Seefahrt verbunden. Meine Fahrenszeit dauerte zwar nur von 1966 bis 1972, aber rückblickend bezeichne ich sie immer noch als die schönste Zeit meines Lebens.

Hans-Hermann Diestel

### **Lehrlingsausbildung in Glowe**

In dem von Professor Bruno Jenssen herausgegebenen Buch 50 Jahre Deutsche Seereederei Rostock in der Reihe der Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Rostock 2002, habe ich über die erfolgreiche Aus- und Weiterbildung von Seeleuten durch die DSR berichtet. Die Ausbildung von Lehrlingen spielte dabei keine große Rolle.

Vor einigen Monaten besuchte ich mit meiner Familie für zwei Tage Glowe auf Rügen, um einmal auszuspannen. Das war ein guter Anlass, mich noch einmal an eine außergewöhnliche Periode der Ausbildung von Matrosenlehrlingen zu erinnern.

Im Sommer 1959 wurden der spätere Kapitän Jürgen „Gunnar“ Karg und ich gebeten, unter der Leitung des Lehroberbootsmanns Erhard Czarkowski die Ausbildung des neuen Lehrjahres des Lehr- und Ausbildungsschiffes HEINRICH HEINE zu übernehmen.



Lehrlingsgruppe am Strand von Nienhagen





Die Ausbilder Harry Niefeldt (5.v.li.) und Ernst Doll (2.v.re.) vor dem Hotel in Nienhagen

Wir selbst hatten gerade das dritte Lehrjahr begonnen, als uns diese Aufgabe übertragen wurde. Warum die Lehrbootsleute dafür nicht zur Verfügung standen, vermag ich heute nicht mehr zu sagen. Wir begannen mit dieser verantwortungsvollen Aufgabe im zwischen Warnemünde und Bad Doberan gelegenen Nienhagen. Wir wohnten damals in dem großen Hotel an der Ecke Doberaner Straße – Strandstraße. Eine Funktion, die das Haus heute offensichtlich nicht mehr hat.



Bestandteil der von uns durchgeführten Ausbildung war auf alle Fälle die Arbeit mit verschiedenem Tauwerk (Spleiße wie Aug- und Kurz- sowie Drahtspleiß), Grundkenntnisse des Nähens von Persennings usw. Damals entstandene Fotos und meine Erinnerungen belegen, dass auch ausgedehnte Fußmärsche zum Programm gehörten. Von den Lehrkräften habe ich seinerzeit Ernst Doll und Harry Niefeldt auf einem Bild vor dem Hotel in Nienhagen festgehalten.

Nach 14 Tagen zogen wir in Richtung Glowe um. Die Baracken, die die DDR beim dritten Versuch für den Bau eines Kriegshafens im Großen Jasmunder Bodden aufgestellt hatte, standen zur

Lehroberbootsmann Erhard Czarkowski am 7. Oktober 1959 in Glowe



Lehrlinge helfen einem Glower Fischer, sein Boot zu Wasser zu bringen

theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Unterbringung von Lehrlingen und Ausbildern zur Verfügung.

Hier fanden wir wesentlich bessere Möglichkeiten zur Ausbildung der „Neuen“ vor. Einige von ihnen wie Karl-Heinz Fuhrmann, Peter Schumacher, Dietrich Gröbe, Hermann Malach, Günter Schuldes blieben der Seefahrt treu. Andere Anfänger wie Söfing, Reppin und weitere fanden schnell heraus, dass die Seefahrt doch nicht das Richtige für sie war. Kapitän Peter Schumacher erinnerte sich in einem Gespräch vor allem an die Palmen und den Brunnen, Requisiten, die die DEFA auf dem Gelände für die Aufnahmen zu dem Film „Der kleine Muck“ in den Sand der Insel Rügen gebaut hatte. In Glowe konnte ein nicht unwichtiger Teil der Ausbildung, der Bootsdienst, in Angriff genommen werden. Aus Lietzow erhielten wir dafür zwei Kutter „K 10“.

Wie in so vielen Dingen, damals und auch später, waren die erforderlichen Voraussetzungen selten perfekt. In den Booten fehlten zum Beispiel Riemen. Auch der Bootssteg war über das Stadium der Improvisation nicht hinausgekommen. Das und die in den Anfängen steckende Ausbildung führten dazu, dass eine von mir geführte Kuttercrew um ein kaltes Bad im Bodden nicht herumkam.

Im schon kühlen Oktober verließ ich mit einer Kutterbesatzung den vor dem kräftigen Westwind



Kuttercrew beim Abspülen am Steg in Polchow



geschützten Bootssteg. Auf Grund der bereits von mir genannten Probleme vertrieb uns der Westwind nach Osten in Richtung Polchow. Es gelang uns nicht, gegen den Wind zum Bootssteg zurück zu kehren. Unsere einzige Chance bestand darin, mit dem Wind von achtern den kleinen Hafen von Polchow anzusteuern. Das klappte aber auch nicht, weil ich das Fahrwasser nicht kannte. Wir strandeten auf einer Sandbank. Es half nichts. Wir mussten ins kalte Wasser und den Kutter über die Sandbank heben. Danach erreichten wir den kleinen Hafen des Fischerdorfes, vertäuten unseren Kutter und marschierten mit einem Teil der Ausrüstung nach Glowe zurück. War diese Tour auch schief gegangen, so gehörten weitere unserer Segeltörns zum Schloss Ralswiek unter der Leitung von „Gunnar“ Karg zu den schönsten Erinnerungen dieser Monate.

Solche Schwierigkeiten konnten uns nicht aufhalten. Wille, Entschlossenheit, Flexibilität und Improvisationsvermögen ließen uns immer wieder Wege finden, um die vor uns stehenden Aufgaben zu unserer Zufriedenheit zu bewältigen. Auf die Weise wurden Seeleute ausgebildet und erzogen, die nicht bei den ersten Problemen anfangen zu jammern.

Der Anfang vom Ende dieses Einsatzes begann für mich am Tag der Republik. Die eigentlichen Ausbilder waren in Glowe eingetroffen. Auf einer Feier wurden einige von ihnen für ihre Ausbildungstätigkeit ausgezeichnet. „Gunnar“ und ich hatten deren Aufgabe für unsere Lehrlingsheuer erfüllt. Von einem Dankeschön für unseren Einsatz oder einer kleinen Anerkennung war nichts zu hören. Das war für mich völlig unakzeptabel, zumal unsere Kameraden schon in der Flotte eingesetzt worden waren und zwischenzeitlich wertvolle Erfahrungen sammeln konnten. Wir hatten der Berufsschule ohne einen für uns erkennbaren Zugewinn geholfen. Wütend ging ich zum Direktor Otto Groß und verlangte umgehend auf einem Schiff eingesetzt zu werden, um dort meine eigene Ausbildung fortzusetzen.

Am 5. Dezember 1959 stieg ich auf die für ihre Jungfernfahrt unter Beladung in Wismar liegende HALLE auf.

Diese Ereignisse gingen mir durch den Kopf, als ich mich auf einen Zehn-Kilometermarsch begab, um das Gelände unseres damaligen Kutterliegeplatzes zu suchen. Nach fast 60 Jahren war das nicht ganz so einfach. Erst stieß ich auf ein Wasserloch, das vom in Angriff genommenen Durchstich durch die Schabe übrig geblieben war. Als ich fast aufgeben wollte, fand ich dann doch die kleine Einbuchtung im Bodden. Während die Baracken schon lange verschwunden und einem Neubaugebiet für Einfamilienhäuser gewichen sind, schien die Zeit am Bodden stehen geblieben zu sein. Schön ist es dort immer noch, und der Blick nach Polchow ist unverändert beeindruckend.



Episodische Erinnerungen – manchmal tauchen sie nach Jahrzehnten in der Welt der Träume auf, manchmal werden sie durch konkrete Anlässe wieder in die Wirklichkeit geholt. Aus dem Lebensweg eines Seemanns anschaulich herausgegriffen, versprühen sie immer noch einen besonderen Reiz.

## Matrosenlehrling auf einem Bananenjäger



Der Autor 1967

Ende 1967 endete unsere Ausbildungszeit auf dem Lehr- und Frachtschiff THEODOR KÖRNER. Wir hatten die Zwischenprüfungen für das erste Lehrjahr abgelegt und musterten im Dezember ab. Die Ausbildung wurde nun im zweiten Lehrjahr, dem so genannten Praxisjahr, auf den Produktionsschiffen in der Flotte fortgesetzt. Brigadeweise wurden wir auf die DSR-Schiffe verteilt. Meine Brigade wurde geschlossen auf die FRITZ REUTER (I) delegiert, ein älteres Kühlschiff, das noch mit Ammoniak-Kühlung fuhr.

Nach einem Urlaub heuerten wir also gemeinsam als Deckslehrlinge im zweiten Lehrjahr dort an. Hier sollten wir mit einer Prüfung zum Vollmatrosen der Handelsschiffahrt, wie die offizielle Bezeichnung hieß, unsere Ausbildung beenden. Mit uns musterten noch vier Lehrlinge für den Maschinenbereich an, die ihr erstes Ausbildungsjahr an Land absolviert hatten.

Wir kamen in ein festgefügt Kollektiv, was schon lange auf diesem Schiff zusammen fuhr. Ein Politoffizier befand sich noch nicht an Bord. Vermutlich auch aus diesem Grunde war bemerkenswert, dass damals noch ein reger gegenseitiger Besuch zwischen uns und den Besatzungen von Schiffen der Bundesrepublik möglich war. Ein Schiff der damaligen Stinnes-Reederei bediente die gleiche Route wie wir. Wir trafen uns jedesmal wieder in Conakry. Dort versorgten wir uns mit bundesdeutschen Zeitungen, tauschten Filme und feierten auch manchmal gemeinsam.

Unser Schiff war im Liniendienst Rostock – Conakry mit zeitweiligem Anladen in Benty, einem kleinen Hafen in Guinea, eingesetzt. Wir brachten Bananen von dort nach Rostock. Eine Rundreise dauerte etwa vier Wochen.

Die Bananen wurden wie damals noch üblich in Stauden transportiert. Diese wogen zwischen 16 und 30 Kilogramm, waren mit Stroh umwickelt und dann in starkes Papier eingebunden worden. Das Schiff hatte 15 Laderäume, die komplett ausgelastet wurden, das heißt zwei Lagen übereinander hochkant und je nach Höhe der Laderäume zwei Stauden quer darüber. Die Ladung erforderte eine sorgfältige Kühlung, Lüftung und Kontrolle während der rund zweiwöchigen Überfahrt nach Rostock.

Wir als Lehrlingsgruppe Deck wurden voll in die Arbeit integriert, ein Teil wurde zur Seewache eingeteilt, der andere Teil zum Tagesdienst beim Bootsmann. Wir mussten lernen, alle anfallenden Arbeiten eines Matrosen auszuführen. Dazu hatten wir von der THEODOR KÖRNER ein gutes Rüstzeug mitbekommen. Aber in der Praxis sah dann alles doch ein bisschen anders aus.

Wir erledigten alle Arbeiten, Rostklopfen, Reparieren, Malen, Ruder gehen, eben alles was zum Beruf gehörte. In diesem einen Ausbildungsjahr wurde das Schiff mehrmals von der Mastspitze bis außenbords völlig neu gemalt, da Kühlschiffe üblicherweise einen weißen Anstrich trugen und darauf viel Wert gelegt wurde.

Nach dem Löschen in Rostock stand während der Überfahrt nach Conakry das Reinigen der Laderäume an. Überall lagen Stroh-, Papierreste und Stauholz herum. Die Laderäume mussten vor Ladebeginn absolut sauber sein und wurden dann kurz vor dem Erreichen





von Conakry vorgekühlt. Das Säubern der Räume war nicht ungefährlich, da möglicherweise auch einiges Getier mit auf die Reise gegangen war. Dabei handelte es sich meist um große Spinnen, äußerst selten um die gefährliche Bananenschlange.

Ich erinnere mich noch an einen Vorfall, der in Benty passierte. Dort wurden immer etwa 200 bis 400 Tonnen Bananen angeladen, die bereits in einem ungekühlten Schuppen lagerten, wenn wir ankamen. Abends im Dunkeln setzte auf einmal ein großes Geschrei ein. Einer der Stevedores war von einer Bananenschlange gebissen worden. Anstatt, dass nun einer von ihnen schnell zu unserem Schiff gekommen wäre, wir hatten ja das entsprechende Gegenserum an Bord, machten unsere schwarzen Brüder ein riesiges Palaver. Der Mann verstarb noch vor Ort. Die Tierchen fielen beim Herunterkühlen der Bananen in eine Art Winterstarre

und wurden bei Erwärmung wieder lebendig. Da ich lange zur Wache des I. Offiziers gehörte, musste ich an der täglichen Kontrolle der Bananen teilnehmen. Nach dem Frühstück trafen sich der I. Offizier, der IV. Offizier, ein Wachmatrose und ich als Lehrling zur Kontrolle aller Laderäume. Geschlossene Kleidung (Overall) war Pflicht. Der I. Offizier hielt immer das Schlangenserum bereit, um schnellstens bei einem Biss das Gegengift spritzen zu können. Deshalb wurde auch erst nach drei, vier Tagen mit den Kontrollen begonnen, damit eventuelles Getier schon in den so genannten Winterschlaf gefallen war. Kontrolliert wurden in jedem Laderaum die Kühltemperatur, die Luftfeuchte und in Stichproben die Pulpentemperatur der Bananen. Die Bananen wurden im grünen Zustand geladen, aber es kam häufig vor, dass der Reifeprozess während der Überfahrt einsetzte, der nicht mehr zu stoppen war. Dabei kam es verstärkt zur Hitzeentwicklung und dem Ausstoß von Gasen, so dass alle Stauden im engeren Umkreis auch anfangen zu reifen. Eine Kettenreaktion setzte ein. Die musste unbedingt verhindert werden. Also wurden die Stauden, bei denen der Reifeprozess begann, aussortiert und an Deck gebracht. Dazu wurden immer Schächte in jedem Laderaum freigehalten.

Wir hatten schnell gelernt, diese so genannten Turner unter hundert von Stauden herauszufinden, denn der Geruch der reifen Bananen war nicht zu verfehlen. Da keiner aus der Besatzung mehr Bananen essen konnte, wurden sie über Bord geworfen, und dabei handelte es sich manchmal um größere Mengen. Das war schmerzlich, wo doch zu Hause auf jede Bananenlieferung gewartet wurde und die Banane im Handel Mangelware war. Aber was sollten wir machen.

Einen Vorteil konnten wir in Anspruch nehmen. Das Schiff erhielt vom Ablader ein so genanntes RP, das hieß, jedes Besatzungsmitglied konnte in Rostock eine Staude in Empfang nehmen, zur Freude unserer Familien. Der I. Offizier überwachte die Auswahl der Stauden und Gnade Gott jemand brachte für diesen Zweck eine Staude unter 25 kg an Deck.

Auch viele Offizielle wurden in Rostock mit ein paar Bananen beglückt. Wer konnte, stattete der FRITZ REUTER einen Besuch ab. Deshalb war es üblich alle reifen Bananen kurz vor dem Einlaufen in Rostock zu sammeln. Wir begannen damit meist vor der Passage des Nord-Ostsee-Kanals. So kam jeder in den Genuss gut gereifter Bananen, um sie mit nach Hause zu nehmen.

Mein Kumpel und ich kamen aber meist ohne Bananen zu Hause an. Die Zugfahrt in die Lausitz war lang und nach ein paar Bierchen verteilten wir sie immer an die Kinder im Zug. Wir hatten uns schon längst die Bananen übergegessen.

Die Stammbesatzung war eine wunderbare Truppe, mit der wir viel erlebten. Wenn das Schiff im Heimathafen lag, war es für jedes wachfreie Besatzungsmitglied Pflicht, dem Tanzlokal „Der Lindenhof“ in Gehlsdorf, damals nur unter dem Namen „Dicker Pisser“ allseits bekannt, einen Besuch abzustatten. Also zog die wachfreie Crew vollzählig in den Lindenhof ein. Da wir immer mit Bananen gefüllte Einkaufsbeutel andienten, waren wir dort bekannt wie bunte Hunde und besaßen Narrenfreiheit. Obwohl es verboten war, Tische zusammenzurücken, wurde für uns alle immer ein großer Tisch hergerichtet. Von der damals bei allen Seeleuten bekannten Kapelle „Goldene Lire“ wurden wir jedesmal mit einen Tusch begrüßt.

Ein Kuriosum stellte die vom Saal her zugängliche Schießbude dar, in der man Papierblumen, Teddybären und anderen Tinniefür seine Angebetete schießen konnte. In großer Schrift stand dort geschrieben: ANGETRUNKENEN PERSONEN IST DAS SCHIESSEN UNTERSAGT! Ich habe dort nie jemanden gesehen, der im nüchternen Zustand geschossen hätte. Ob nun Badefahrt oder Grillabend, gemeinsam wurde viel gefeiert, gesungen, einer konnte immer Gitarre oder Akkordeon spielen. Die Tonbandgeräte waren erst im Kommen, die dann viel von der Romantik wegnahmen.

Natürlich schlug manchmal jemand dabei über die Stränge, aber wir waren jung und am Lernen. Welcher Mensch ist schon fehlerlos.

Dazu eine typische Episode: Wir hatten in Rostock für unsere Botschaft in Conakry wohl über 200 Kisten von unserem beliebten Hafenbräu mit der goldenen Kappe geladen. Dazu



Betriebsschule Flotte Matrosenlehrlinge auf THEODOR KÖRNER, Jahrgang 1967



gesellte sich ein Kraftfahrzeug der allseits bekannten Marke BARKAS in der Busvariante. Gestaut wurde alles im Laderaum 2C-Deck, der BARKAS war auf den Lukendeckeln gelascht. Während dieser Reise ging ich mit dem II. Offizier Seewache, und in der Nachmittagswache erklärte er mir, ich solle doch den Tagestörn beim Lukenreinigen verstärken. Der wäre in den vorderen Luken, also Luke I oder II beim Schaffen. Ich also los auf die Suche nach der Truppe. Checke Luke I, keiner zu finden. Also weiter nach Luke II. Im A-Deck nichts, im B-Deck nichts und ich weiter zum C-Deck. Dort alles dunkel. Verflucht, irgendwo mussten sie ja sein. Plötzlich gingen die Scheinwerfer des BARKAS an. Die ganze Truppe saß gemütlich drinnen und konsumierte fleißig das Bier für die Botschaft. Ich musste im BARKAS Platz nehmen, konnte aber am Umtrunk nicht teilnehmen, da ich um 16 Uhr wieder auf die Brücke zurück musste. Dass die Feier schon länger andauerte, konnte ich an den zwei fast vollen Eimern erkennen, die in der Lukenecke standen und als Toilette benutzt wurden. „Titte“, das war der Bootsmann, „fahr mal rechts ran!“ Dann wurden die Scheinwerfer eingeschaltet und der Vorschrift entsprechend zum Ranfahren und Anhalten rechts geblinkt, damit derjenige aussteigen konnte.

Der Second fragte natürlich nach meiner Rückkehr, wie weit sie gekommen seien. Als Antwort sagte ich nur kurz murmelnd: „So gut wie fertig dort vorne.“

Irgendwie hat der I. Offizier doch Wind von der Sache bekommen, als die Truppe stark angeheitert und mit viel Lärm aus der Luke gestiegen kam. Er begab sich vor Ort, und der Bootsmann musste Farbe bekennen. Ein riesiges Donnerwetter folgte. Doch der Chief Mate löste das Problem sehr kulant. Er wusste, dass er sich auf seine Decksgang ansonsten verlassen konnte. Allen wurden für diesen Tag acht Überstunden gestrichen und die Teilnehmer mussten die leeren Flaschen gegen volle austauschen.

Ein Problem gab es noch. Der BARKAS wurde in Conakry gelöscht. Nun wollte man das Auto starten und wegfahren, aber die Batterie war leer, so dass es abgeschleppt werden musste. Alle taten sehr erstaunt, wie das passieren konnte.

Höhepunkt und Abschluss meiner Zeit auf der FRITZ REUTER war natürlich unsere Matrosenprüfung. Alle bestanden diese erfolgreich und es gab im Anschluss daran eine große Feier. So endete meine Zeit als Matrosenlehrling und ich war nun frischgebackener Vollmatrose der Handelsschifffahrt.

Lutz Ehlert

### **Fiasko im Maschinenraum**

An meine Fahrenszeit bei der DSR von 1970 bis 1984 erinnere ich mich noch heute gerne zurück. Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Besatzungsmitglieder untereinander, in guten und weniger guten Momenten, war ausgeprägt. Man konnte sich aufeinander verlassen. Manchmal wünsche ich mir eine Reise als Besatzungsmitglied auf einem Typ IV-Schiff mit all seinen Vorzügen und auch Nachteilen zurück, manchmal träume ich von weniger erfreulichen Erlebnissen aus dieser Zeit.

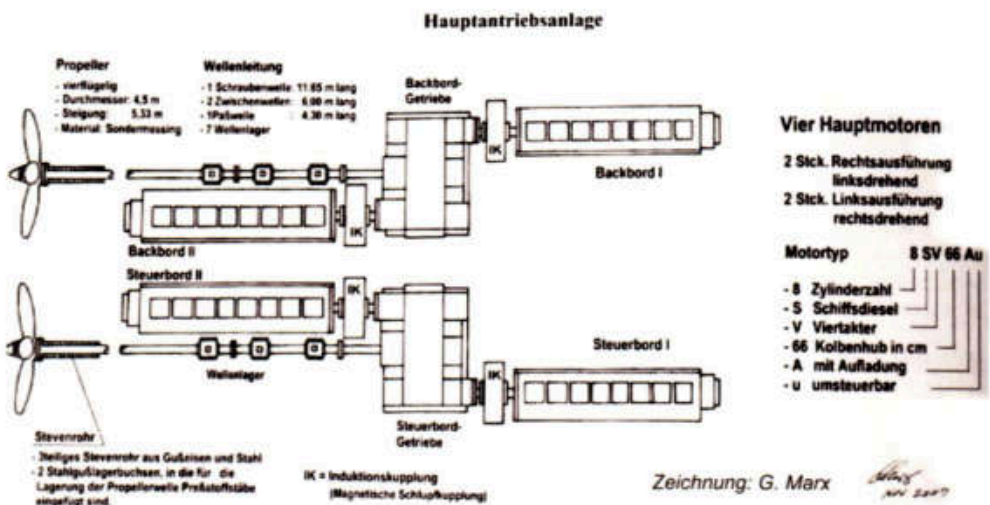
Der Stapellauf des ersten Typ IV-Schiffes, der FRIEDEN, erfolgte am 14. Januar 1956 auf der Warnowwerft. In Dienst gestellt wurde das Schiff am 23. Juni 1957. Bis 1961 wurden weitere 14 Frachter dieses Typs gebaut, insgesamt 12 Schiffe für die DDR, zwei für China und ein Schiff für Kuba. MS BERLIN, auf das ich 1972 aufstieg, wurde am 3. September 1958 in Dienst gestellt. Wie alle Typ IV-Schiffe, außer der Kubalieferung, besaß auch die BERLIN eine 4-Motoren-Hauptantriebsanlage mit Motoren des Typs 8SV66Au zu je 1800 PS, zwei Motoren in Längsrichtung auf der Stb-Seite, verbunden über Getriebe und

Induktionskupplungen und zwei Motoren auf der Bb-Seite in gleicher Anordnung. Jedes Getriebe war mit Propellerwelle und Propeller verbunden. (siehe Zeichnung von G. Marx) In den Folgejahren nach der Indienststellung der Typ IV-Schiffe kam es oft zu Ausfällen der Motorenantriebsanlage durch die zur damaligen Zeit schlechten Motorenöle und damit verbundene Kolbenfresser, durch zu hohe Schwingungen in den Motoren und daraus resultierende Risse in den Lagerstühlen, durch schlechte Drehzahlregler und damit ungenügende Lastregelung. Die zu hohe thermische Belastung der Motoren (Abgastemperaturen zu hoch) wurde später nach Außerbetriebnahme der Dampfturbine mit Abgaskesselanlage reduziert. Zum Glück besaß die BERLIN schon einige technische Verbesserungen gegenüber ihren Vorgängerinnen. Durch bessere Motorenöle, Schwingungsdämpfer in der Schwungscheibe der Hauptmotoren, hydraulische Regler usw. waren die Ausfälle der Hauptmotoren bedeutend reduziert worden. Die Lagerung der Hilfsmotoren zur Stromversorgung wurde mit Galvaniklagern nachgerüstet usw.

Als junger III. Ing. auf der LEIPZIG war ich schon mit einigen Lagerschäden an den Hilfsmotoren konfrontiert worden. Zur Seite stand mir damals sehr hilfreich der II. Ing. Zimmermann. Dieser hatte mit seiner fachlichen Kompetenz und seiner ruhigen, sachlichen Art einen guten Einfluss auf die Ermittlung der Ursachen und stand mir mit Rat und Tat zur Seite. Ich habe bei 45 °C im Maschinenraum Lager einschaben, einpassen, vermessen usw. gelernt. Eine gute Schule für die weitere Tätigkeit auf anderen Schiffen.

Die Besatzungsstärke war zu der Zeit recht großzügig bemessen, nicht zu vergleichen mit heute. Allerdings wurde die Anlage auch nur manuell gefahren. Die Arbeit an Bord war nicht mit der Arbeit an Land zu vergleichen. Auf See mussten alle anfallenden Arbeiten, wie Reparatur der Rohrleitungen, Hydraulikanlagen, Kühlanlagen, Motorenanlagen, elektrotechnische Anlagen, Armaturen usw. eigenständig durchgeführt werden.

Nun zu meinem besonderen Erlebnis. Wir besetzten die Wache im Maschinenraum mit zwei Maschinenassistenten und hatten in Abständen auch Lehrlinge an Bord. Auf meiner Wache handelte es sich bei letzteren um zwei Lehrlinge mit Kombi Ausbildung (Maschine/Deck), die schon einige Monate an Bord fuhren. Mitunter war es schwierig, im Wachbetrieb alle Leute mit einer sinnvollen Arbeit zu versorgen. Unerfahrene Lehrlinge wurden in den meisten Fällen einem erfahrenen Maschinenassistenten zur Seite gestellt.





In der besagten Wache mitten auf See beauftragte ich einen Lehrling mit einer nicht komplizierten Aufgabe. Er sollte von einem Absperrventil, das zur Ölleitung „Schmierung Propellerwelle“ gehörte, das Handrad wechseln.

Das Handrad war durch irgendwelche Umstände zerbrochen und sollte ersetzt werden. Eine Rückfrage erfolgte nicht und Handräder waren genug vorhanden. Der Lehrling ging nach der Arbeitsanweisung auf Werkzeugsuche. Ich entfernte mich für weitere Kontrollgänge im Maschineraum. Bald darauf kam es zu dem bewussten Fiasko.

Nach einigen Minuten, ich stand an der Backbordseite auf Fahrstandhöhe und sah wie ein Maschinenassistent ganz aufgeregt den Niedergang herunterrannte. Mir schwante Unheil und ich lief hinterher. Der Lehrling und der Maschinenassistent standen vor dem Absperrventil und das Schmieröl lief seitwärts mit vollem Druck aus dem Ventil heraus. Was hatte der Lehrling gemacht? Er hatte statt das Handrad abzuschrauben das Ventiloberteil gelöst. In seiner Angst hatte er daraufhin versucht, das Ventil mit der Spindel zu schließen und damit das Oberteil noch mehr angehoben. Somit lief der gesamte Tank zur Schmierung der Steuerbord-Propellerwelle mit 400 Liter Schmieröl leer. Ich bin sofort zum Maschinefahrstand gerannt und habe die Stb-Maschinenanlage gestoppt und die Brücke informiert.

Man muss dazu sagen, dass bei Ausfall einer Antriebsanlage bei den Typ IV-Schiffen 12° Gegenruder gegeben werden musste, um das Schiff in Richtung zu halten.

Nach der Meldung zur Brücke wurde das Ventiloberteil mit einer neuen Dichtung versehen und wieder verschraubt. Das Handrad wurde später erneuert. Danach beauftragte ich den Maschinenassistenten den Tank für die Schmierung der Propellerwelle Steuerbord vom höher angeordneten Vorrattank aufzufüllen. Nach dem Auffüllen des Tanks konnte die Stb-Antriebswelle wieder in Betrieb genommen werden. Im Normalfall muss eine Motorenanlage wegen der thermischen Belastungen langsam runtergefahren werden, dies war aber ein Notfall und musste schnell geschehen, um einen Schaden an der Lagerung der Propellerwelle zu vermeiden. Das Hochfahren der Stb-Anlage erfolgte dann wieder langsam.

Der Schreck steckte noch in den Gliedern, als ich den Maschinenassistenten beauftragte, das Ventil für den höher gelegenen Vorrattank zum Auffüllen des Schmieröltanks der Propellerwelle wieder zu schließen. Nach erfolgter Anweisung kontrollierte ich noch die achtere Stb-Maschine und ging den Niedergang auf der Stb-Seite zum Fahrstand hoch. Durch Zufall schaute ich zum Schauglas des Ölstromes zum Stb-Getriebe und sah darin kein Öl. Mein Adrenalin Spiegel muss in diesem Moment auf ein Maximum gestiegen sein. Ohne Ölfluss zum Getriebe, das mit dem vorderen und achteren Hauptmotor verbunden ist, hätte in kürzester Zeit ein Lagerschaden entstehen können, der die gesamte Stb-Motorenanlage außer Betrieb gesetzt hätte. Sofort wurde wieder die Stb-Anlage außer Betrieb genommen und die Brücke informiert.

Was war geschehen? Der Maschinenassistent, der mit der Schließung des Absperrventils beauftragt worden war, hat das Absperrventil zum Auffüllen des Öltanks für die Propellerwelle mit dem viel größeren Absperrventil vom Ölhochtank zum Getriebe verwechselt. Der Fehler wurde schnell erkannt und der Ölstrom zum Getriebe wieder hergestellt. Die Lagerspiele der Zahnräder im Getriebe wurden gemessen und hatten sich nicht wesentlich verändert. Nach diesem Vorfall wurden in Rostock beide Ölleitungen zum Getriebe mit einer Messeinrichtung samt Warnsignal versehen.

Diese Wache bleibt ewig in meiner Erinnerung haften und hat mir einige zusätzliche graue Haare beschert. Viel später habe ich erfahren, dass während der Wertzeit das Getriebe geöffnet wurde und die Lager nachgearbeitet werden mussten.

## Ein Engel in der Unterwelt

Wenn ich in der alten Seekiste rumkrame, finde ich immer wieder was Interessantes. Letztens war es die Speisekarte des MS J.G.FICHTE von 1969. Wir lagen mit der FREUNDSCHAFT in Nuevitas in ihrer Nähe, und ich habe öfters den göttlich schmeckenden „Fichte-Spieß“ verschnabuliert. Der alte Lessing hatte einen schönen Satz auf die Speisekarte geschrieben („Die Menschen sind nicht immer, was sie scheinen, doch selten etwas Besseres“) und das Kombüsesteam stellte fest: „Dem Assi von der FREUNDSCHAFT scheint es zu schmecken.“ Christel, Rita, Opa, Othello und Olaf, ich danke euch heute noch für eure Verwöhnung.

Ich schweife vom Thema ab, das hat nicht direkt etwas mit meiner Engelgeschichte zu tun, aber es war schön.

Dieses Mal war es ein abgegriffener Brief, der mir auffiel, und bedingt meiner Jahresringe sind mir per Langzeitgedächtnis Details dieses Briefes in Erinnerung geblieben.

Manche fahren Hunderte von Kilometern, um eine alte Dampflok oder eine Straßenbahn fotografieren zu können, ich fuhr seinerzeit ungefähr 500 Kilometer, um endlich wieder in „meinem“ Maschinenraum zu sein. Allein der Dieselgeruch ... und dann noch als Zuschlag die Freiwachen in den Häfen der Welt ... mmm.

Dank der Koordinatorin Frau Riebe aus dem „Haus der Schifffahrt“, fand ich einen/meinen Platz im Flottenbereich Asien/Amerika. Ob als Helfer oder Assi war mir nicht so wichtig. Letztendlich ging es mir nicht um die 70 Mark, obwohl das schon ordentlich viel Geld war. So richtete ich mir ab 1968 auf Typ IV mein zweites Zuhause ein und fuhr unter Kapitän Rose, Kapitän Kaufmann und Kapitän Ohl. Die letzte Reise nach Südamerika machte ich drei Tage nach meiner Hochzeit, allein, meine Frau durfte aus „bestimmten Gründen“ nicht mitfahren. Wir wären aber ganz sicher wieder nach Hause gekommen.

Für die Geschichte vom Engel in der Unterwelt öffne ich mal mein 1969er-Tagebuch von der FREUNDSCHAFT. Die Kumpels nannten mich Arthur. Noch heute sprechen mich die Kinder der Sailors mit diesem Namen an. Den tatsächlichen kennen sie nicht. Deshalb hier vorausgeschickt die Geschichte mit dem „Engel Arthur“.

Die Arbeit im mitunter recht warmen Maschinenraum war nichts für „Saubermänner“, vielleicht ging man gar noch die Separatoren-Wache. Das konnte man den „Schmiernippels“, wie Robin und Manne, die beiden „Pinzelquäler“ von der Decksgang, uns nannten, an den Händen deutlich ansehen, so beispielsweise in Yokohama, von wo ich mit der Bahn nach Tokio gedüst bin. Auf der Fahrt hatte ich das Gefühl, dass alle feinen Japaner/Innen meine



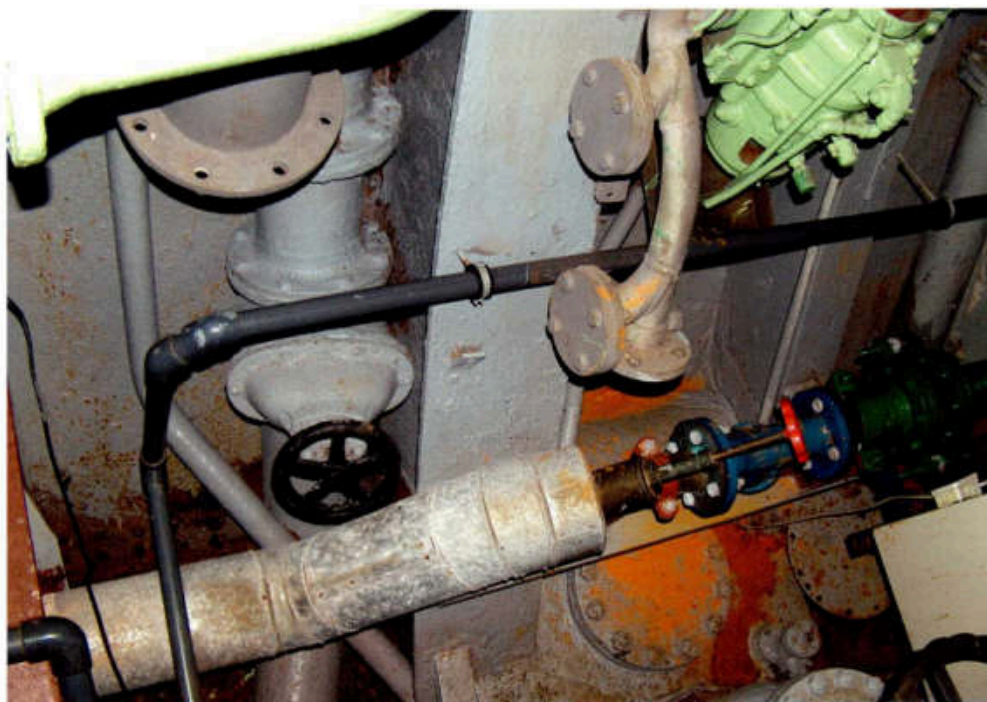


zu dieser Zeit „schwarz manikürten“ Fingernägel interessiert betrachteten. Da konnte mich auch der herrliche Anblick des Fujiyama nicht ablenken. Und die Japaner hatten ihn wohl schon mal gesehen. Ich steckte die Hände in die Hosentaschen und baumelte, ohne mich festzuhalten, im Zug mächtig hin und her. Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern, er steht fest auf seinen Beinen.

Wir verbrauchten im Maschinenraum recht viele Putzlappen und diese fanden wir in einer großen Kiste. In ihr konnte man unter anderem auch Sachen aus Altkleidersammlungen entdecken. „Ali“, unser Lehrling, stand mal überraschend in einem „schicken Kleid“ seiner Konfektionsgröße 44 im Maschinenraum. Mir fiel ein sauberes (!) weißes Bettlaken in die ölbeschmierten Hände. Das zog ich vorausschauend für die anstehende Faschingsfete an Land. Mit Nadel und Faden (ein Seemann kann alles!) verwandelte sich der Stoff in ein „zartes Engelsgewand“, es fehlten nur noch ein fein gekämmter Mittelscheitel und der güldene Reif aus Pappe auf dem beschwipsten Kopf. Um den anderen den Sinn des Gewandes klar zu machen, schrieb ich in Brusthöhe noch „Arthur von der Schutzengelbrigade“ drauf.

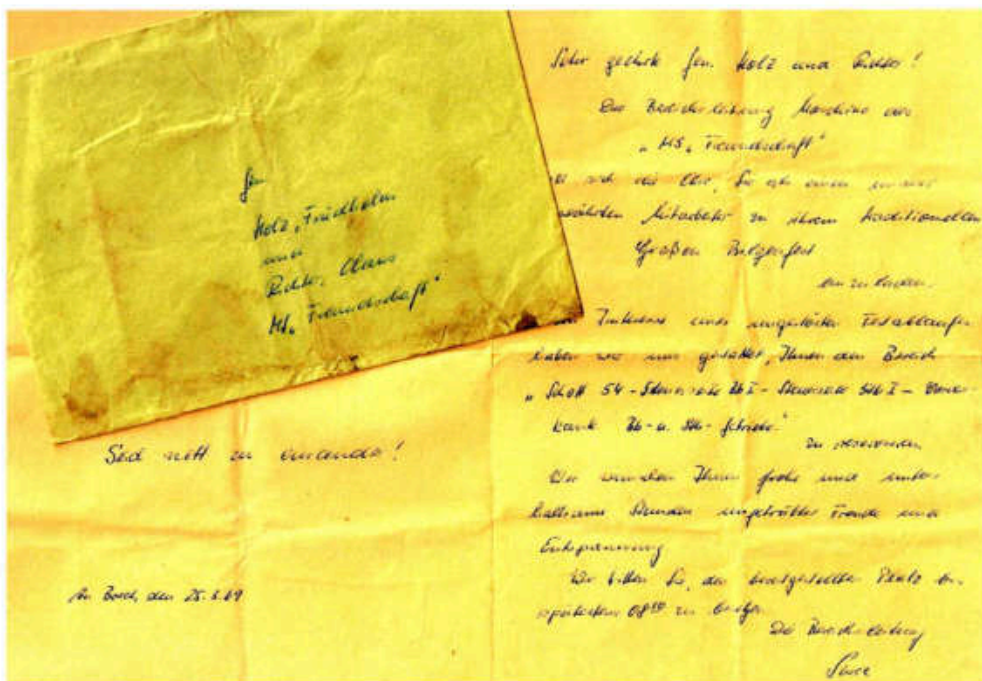
Alles klar, jetzt wisst ihr es. Und nun, „Engel Arthur“, ab in die Unterwelt!

Am 30. März 1969 sind wir beim Verlassen von Tarafa/Nuevitas auf eine Sandbank gelaufen. Das wäre aber eine andere Bordgeschichte wert. Fünf Tage vorher, morgens in der Frühe, flatterte ein Briefchen, der oben erwähnte, vom I. Technischen Offizier Surek zu mir und meinem Kumpel „Holze“ auf den Schoß. Dass man Post vom I. bekommt ist doch recht selten an Bord, um das mal so zu formulieren. Wir setzten uns auf die Backskiste, nahmen einen WBS mit etwas Cola zu uns und waren ganz ruhig – nachdem wir die Nachricht gelesen hatten. Es war wieder mal so weit, der drittinteressanteste Job der Maschinisten musste getan werden. Schlimmer war nur die Suche nach verstopften Fäkalienrohren. Noch schlimmer war dann die Entfernung der Schrauben an den entsprechenden Flanschen, wenn man sie gefunden



Alles was rostig aussieht, ist die Tankdecke und auf dieser kann man sich unter Rohrleitungen durchzwängen, um weiter in die Bilge vorzudringen. (hier ein Foto vom TRADI)

hat – und die „Nachsorge“. Eng ist es, wenn man durch die „Mannluken“ in das Innere einer Hauptmaschine muss, um dort „Blinde Passagiere“ zu suchen, bzw. um sich mit dem Kolben beschäftigen zu können. Hier ging es um was anderes.



Der freundlich formulierte Text des Briefes passte jedenfalls zu unserem I. TO. Er war ein Spezialist und ging für seine Wach-Gang und seine mitreisende Ehefrau „durchs kalte Wasser“.

Ort, Datum und Zeit, alles war konkret formuliert. Es gab wieder mal nichts zu meckern. Der Text des freundlichen Schreibens lautete:

„Sehr geehrte Gen. Holz und Richter!

Die Bereichsleitung Maschine des MS ‚Freundschaft‘ gibt sich die Ehre, Sie als einen unserer bewährten Mitarbeiter zu ihrem traditionellen Großen Bilgenfest einzuladen.

Im Interesse eines ungestörten Festablaufes haben wir uns gestattet, Ihnen den Bereich ‚Schott 54 – Steuerseite Bb I – Steuerseite Stb I – Vorderkante Bb- u. Stb-Getriebe‘ zu reservieren.

Wir wünschen Ihnen frohe und unterhaltsame Stunden ungetrübter Freude und Entspannung. Wir bitten Sie, den bereitgestellten Platz bis spätestens 08.10 Uhr zu besetzen.

Die Bereichsleitung

Surek

An Bord, den 25.3.69“

Wenn du heutzutage unter Wikipedia.de die Beschreibung für die Bilge suchst, findest du: „Raum im untersten Teil des Schiffskörpers“. In diesem Falle war es ein sehr enger Raum! Wie bereits geschrieben war Hafenliegezeit in Tarafa, die Hauptmaschinen schwiegen. Ich ging gemächlichen Schrittes zur Putzlappenkiste und wickelte mich mit Hilfe der Kumpels mumienähnlich ein. Augen, Hände und der Mund zum Fluchen waren noch frei. Dann folgte



noch der obligatorische Kujampelschluck aus dem eiskalten Tromp. Anschließend band ich mir einen Tampen um den Oberkörper, um nach getanem Werk wieder aus der Bilge herausgezogen werden zu können. Die Lenzpumpen liefen schon lange Zeit, das Zutschen klang beruhigend, wenigstens war hoffentlich die „Brühe“ weg. Zu dieser Zeit ging aber auch das Gerücht um, dass wir ein Mini-Leck irgendwo da unten hätten. Das sollten zu einem späteren Zeitpunkt Taucher in Havanna prüfen. (Vielleicht hatte das Bilgenschwein aus Hunger in den Kiel gebissen.)

Am Schott 54 befanden sich meine geheimnisvollen Eingänge zur „Unterwelt“. Ich sah zwischen Flurplatten und Schiffswand einen Spalt für passionierte Höhlenforscher. Glücklicherweise hatten wir jungen Kerle mit unseren 60 kg Gewicht über alles keinen Speck auf den Rippen. Unser Zimmermann Lentzy hätte dagegen gerade ein Bein durchstecken können.

Mit dem Rücken an die Wand und den schwitzenden Kopf etwas seitlich gedreht ging die Post ab. „Arthur in der Unterwelt“. Körperdrehungen am Ort waren nicht möglich. In dieser Lage tastete ich jetzt alles sorgfältig ab. Linke Hand, rechte Hand – und das immer wieder. Nach einer gewissen Einfühlzeit wurde ich fündig – ein 18er Mauschlüssel war's. Das könnte auch der gewesen sein, der einem Assi auf der vorletzten Reise aus der Hand geglitten war. Ich steckte ihn in einen Arbeitsbeutel, der am Gürtel hing. Zehn Minuten später spürte ich wieder etwas Metallenes – und so weiter und so fort ...

Zwischendurch wurden wir hochgezogen, um den Eingang zur Bilge zu wechseln. Am Ende der Exkursion riefen die Kumpels: „Arthur, daddeldu! W i r haben es geschafft!“ Da stand das dunkle Ölbündel scheinbar lächelnd da und tropfte. Die oben Gebliebenen lächelten aus mir unerklärlichen Gründen auch. Ich legte die „Schätze der Unterwelt“ fein nebeneinander hin und war schon recht froh, dass alles vorbei war. Es kamen ungefähr ein schlappes Dutzend verschiedenster Arbeitsmittel zusammen. Unserem Ing. ging vor Begeisterung ein Kompliment über die Lippen: „Gut gemacht!“

Die Reederei war nun wieder arbeitsfähig und im Maschinenraum zog die vorgeschriebene Ordnung ein! Nach ziemlich langer Dusch- und Reinigungszeit fühlten wir, dass die Kehlen etwas ausgetrocknet waren. Wir zogen das kleine Trinkerpäckchen an.

Ja, so war's und fünf Tage später fuhren wir beim Auslaufen „mit Hilfe“ des Lotsen auf eine Sandbank, wo wir lange Zeit ausharrten und unsere MS FREUNDSCHAFT von der Reederei beinahe aufgegeben wurde. Da wäre es dann auch nicht mehr auf die paar Werkzeuge angekommen.

Sailors dieses Jahrganges, könnt ihr euch erinnern?



Zwei Schmiernippel, rechts der Autor.

## Sisyphus 1969

1969 gehörte ich nicht mehr zu den ganz Neuen bei der DSR. Ich hatte bereits im Sommer 1967 nach meiner Lehrausbildung an Land bei der Reederei angefangen. Die ersten beiden Reisen führten mich mit MS THEODOR KÖRNER nach Kuba und Mexiko. Wegen des Verkaufs des Schiffes musterte ich als Motorenhelfer ab und wechselte nahtlos mit einem Heuerschein als Maschinen-Assistent in der Tasche auf die neue ORANIENBURG. Diese lag noch in Warnemünde in der Warnow-Werft und wartete auf ihre Indienststellung durch die DSR. Schnell machte ich mich mit der neuen Maschinenanlage des Typs XD vertraut. Bis zur ersten Probefahrt vergingen noch mehrere Wochen. Nach erfolgreicher Probefahrt, Abnahme und Übergabe an die DSR verholte die ORANIENBURG zum Überseehafen und wurden dort für eine unbestimmte Reisedauer ausgerüstet.

Die Jungferreise des Schiffes kam einer Tramp-Schiffahrt nahe. Wo Ladung geortet werden konnte, wurde der jeweilige Hafen angelaufen. So ging es ohne feste Reiseroute über das Rote Meer, Persischen Golf, West-Pakistan, Indien, Ceylon, Ost-Pakistan (Bangladesch) und weiter bis nach Rangoon in das damalige Burma. Die zweite Reise führte uns ebenfalls wieder nach Indien. Es waren zwei sehr lange Reisen, auch bedingt durch den geschlossenen Suezkanal. Im Heimathafen Rostock wieder angekommen, wartete mein Jahresurlaub auf mich. Bis ich den antreten konnte war aber noch einiges auf dem Schiff zu erledigen.

Während der Liegezeit im Rostocker Überseehafen sollten die beiden Schmieröltanks 21 und 22 der Hauptmaschine gereinigt werden. Mit dieser Arbeit wurde eine Reinigungsgang der Warnow-Werft beauftragt. In meiner letzten 8–16 Wache vor dem Urlaub sollte die Reinigung abgeschlossen sein. Der II. Technische Offizier beauftragte mich bei Wachbeginn mit der Kontrolle und Abnahme der Tanks. Kein Problem, dachte ich.

Nachdem die Werftgang ihre Reinigungsarbeiten beendet hatte, stieg ich mit einer Taschenlampe bewaffnet zur Kontrolle über die Bilge in den Kofferdamm bis hin zum geöffneten Mannloch-Einstieg von Tank 22. Der Tank war ohne Beanstandungen blitzsauber. Die Abnahme von Tank 21 erfolgte von mir allerdings sehr oberflächlich, um genauer zu sagen schlampig. Von der Bilge aus konnte man den Tankeinstieg nämlich gut einsehen und ausleuchten, sodass ich mir den Abstieg in den Kofferdamm ersparen wollte.

Der II. TO überzeugte sich ebenfalls vom Abschluss der Reinigungsarbeiten, beim Tank 21 natürlich mit anderem Ergebnis. Als er unter den Flurplatten mit einem breiten Grinsen im Maschinenraum wieder auftauchte, fragte er mich, ob ich wirklich die Tankabnahme korrekt durchgeführt hätte. Kleinlaut und mit hängenden Ohren gestand ich, dass der Tank 21 nur oberflächlich von mir kontrolliert worden war. Diesen Tank sollte ich mir deshalb nochmals genauer ansehen.

Am Tankeinstieg angekommen traf mich fast der Schlag. Die Backbordseite war sauber. Durch die leichte Steuerbord-Schlagseite des Schiffes stand gegenüber des Einstiegs knöcheltief das Öl im Tank. Ohne Murren ließ ich mich vom Wachingenieur dazu verdonnern, den Schmieröltank nun selber zu reinigen.

Okay, ich hatte Mist gebaut und akzeptierte auch die Konsequenzen. Zwei Springer durfte ich mir allerdings zu Hilfe nehmen. Ich fand auch einen Maschinen-Assi vom Tagestörn, der meine Wache bis zum Wachwechsel um 16 Uhr übernahm. Nach kurzer Einweisung der beiden Springer und Aufteilung der Arbeit wie Aufwischen, Hochreichen und Entleeren der Pützen über einen aufgesetzten Trichter am Peilrohr des Altöltanks, begannen wir im zeitlichen Wechsel mit den Aufwischarbeiten im Tank. Pütz für Pütz wurde gefüllt und oben



am Trichter wieder entleert. So verging einige Zeit. Es war zum Verzweifeln. Die Reinigung nahm und nahm kein Ende. In Gedanken sah ich meinen Urlaubszug ohne mich abfahren. Der wachhabende Assi der 16-24 Wache hatte unterdessen bereits seinen Dienst begonnen. Die Springer konnte ich nur noch mit einem verlockenden Angebot bei der Stange halten, da sie keine Lust auf Überstunden verspürten.

Als Ruhe im Schiff einkehrte, die Reparaturgangs von Bord gegangen waren, der Löschbetrieb kurzzeitig ruhte, hörte ich plötzlich ein plätscherndes Geräusch. Es wiederholte sich einige Male. Ich leuchtete in die linke Ecke zur Vorkante im Tank und sah ein Rohr. Das schaute ich mir näher an und stellte fest, dass es ein Peilrohr war. Irgendwie kam die böse Ahnung in mir auf, dass wir die ganze Zeit versucht hatten, den falschen Tank zu reinigen. Auf mein Klopzeichen hin schüttete einer der Springer nochmals eine Pütz voller Öl in den vorgesehenen Trichter, während ich meine Hand unter das Peilrohr hielt. Meine schlimmsten Befürchtungen bestätigten sich. Das Öl landete auf meiner Hand. Wir befanden uns also im Altöltank und versuchten ihn wie Sisyphus durch eine ertraglose und dazu noch schwere Tätigkeit ohne absehbares Ende zu reinigen.

Wo aber war der Mannloch-Deckel für den Schmieröltank 21? Ich kroch im Kofferdamm einige Spanten in achterliche Richtung und fand den Mannloch-Einstieg von TK 21 fest verschlossen vor. Ich rief den II. TO an, er möchte bitte einmal in den Maschinenraum kommen, da ich für ihn eine Neuigkeit hätte. Als er im Maschinenkontrollraum erschien, hatte ich jetzt meinerseits ein breites Grinsen im Gesicht. Ich teilte ihm mit, dass er den falschen Tank hatte öffnen lassen, Tank 21 noch verschlossen war und wir irrtümlicherweise und vergebens versucht hatten, den Altöltank zu reinigen.

Ich verabschiedete mich aus dem Maschinenraum, löste mein Versprechen gegenüber den beiden Springern ein und verschwand unter die Dusche. Frisch geduscht und mit dem Seefahrtbuch in der Hand musterte ich beim Chief Mate vom Schiff ab. Stieg am Hafentor in ein Taxi, ließ mich zum Hauptbahnhof chauffieren und erreichte doch noch meinen Urlaubszug in Richtung Thüringer Heimat.

Rolf Schneider

### **Mein erstes Zoll-Erlebnis im Rostocker Überseehafen**

Nach einem einführenden Feuerschutz- und Rettungsbootsmannslehrgang in Rerik im Januar 1965 bekam ich im Februar einen Springereinsatz im Überseehafen auf MS HALLE. Es war das erste große Schiff, welches ich bei der Reederei richtig kennen lernte. Ich erinnere mich noch, vor der HALLE lag die KARL-MARX-STADT. Auf diesem Dampfer wurden gerade Teile des Filmes „Die Reise ins Ehebett“ mit Günter Simon und Frank Schöbel gedreht.

Tage später bekam ich meinen Heuerschein für einen richtigen echten Dampfer, die WISMAR. Als ich mit dem Seesack von der HALLE die Gangway herunter kam, fragte mich ein freundlicher alter Herr, wo ich denn hin wolle. Ich sagte ihm, ich hätte einen Heuerschein für die WISMAR, die im Stadthafen Rostock lag. Er stand mit einem alten „Büssing“-LKW an der Pier und fuhr immer die Wäsche der Schiffe zur Wäscherei. „Schmeiß deinen Sack hinten rauf und steig ein, ich fahre dort hin.“

Gesagt, getan – die Reise ging los. Wir kamen bis zum Hafentor. Dort war erst einmal Endstation. Die Zöllner filzten uns von OBEN bis UNTEN. „Looky – Looky“, sang gerade Frank Schöbel. Als sie nichts fanden, konnten wir die Fahrt fortsetzen.

Wir verließen den Hafen und der Alte am Lenkrad fing herzlich an zu lachen. Jetzt erzählte er mir die ganze Story, denn er wusste sehr wohl, weshalb der Zoll so scharf auf uns gewesen war.

Er hatte vorher für das MS FRITZ REUTER an der Kaihalle 19 Wäsche abgeladen. Als kleines Trinkgeld bekam er eine Staude Bananen zugesteckt, die damals noch nicht in Kisten verschifft wurden. Am Lagerschuppen ging ein Zöllner entlang, der dies beobachtete. Der Wachmatrose der FRITZ REUTER, der den Zöllner ebenfalls gesehen hatte, machte meinen Wohltäter darauf aufmerksam. Der trug die Staude Bananen zurück aufs Schiff, was der Zöllner nicht mehr sah. Der hatte das Hafentor längst informiert oder befand sich im gestreckten Galopp zurück dorthin, um den LKW abfangen zu lassen.

So nahm das Schicksal seinen Lauf. Seine Kollegen werden ihm wohl nach der fehlgeschlagenen Operation empfohlen haben, sich eine neue Brille zu besorgen.

Frank Glaß

### **Kauf bei Freunden**

Der DSR-Seemann beschaffte sich das, was er in Haus und Hof brauchte, in aller Welt, soweit es seine doch recht bescheidenen finanziellen Mittel zuließen. Mancher konnte sie auch durch diesen oder jenen Trick etwas aufstocken. Er kaufte Elektronik in Singapore, Lederklamotten in Montevideo oder in Mersin, Fensterbänke aus Marmor in Carrara, Holzmasken in West- und Ostafrika, japanisches Porzellan in Kobe, Schwarzen Tee in Colombo, Strumpfhosen als Liebesbeweis bei C&A in Hamburg, Kamelledertaschen im Suezkanal, lachende Buddhas in Bombay oder anderen indischen Häfen, Ölradiatoren in Freundesland. Bei letzteren existierte in der Linienfahrt Rostock/Stadthafen – Riga ein richtiger Schmugglerring. 25 Rubel kostete so ein gutes Stück mit einer Leistung von 750 Watt. Für 1250 Watt waren 35 Rubel hinzulegen. Pro Watt Leistung kosteten sie eine runde Mark, wenn sie den Weg ins Binnenland gefunden hatten.

Während meiner leider doch sehr langen Erfahrungen in der SU-Fahrt (Riga, Klaipėda, Ventspils, Wyborg und Tallinn) wuchs in mir die Idee, einen Frostschränk aus der großen Sowjetunion ins kleine Heimatland einzuführen. Denn bei allen Vorzügen, die Hein Seemann genoss, seine finanziellen Mittel waren nicht unbeschränkt und eine Frosttruhe namens GRÖNLAND aus heimischer Produktion war mit etwa 2500 bis 3000 Mark nicht gerade billig zu haben, sofern überhaupt. An Hand der Auswertung gesammelter Erfahrungen anderer Seeleute und deren Meinungen wurde kurzerhand beschlossen, so ein Teil zu kaufen. Die Maße waren die gleichen wie die eines 170-Liter-Kühlschranks aus Scharfenberg. Der russische Froster vom Typ MINSK 17 besaß auch noch den Vorteil, dass er nicht wie beim DDR-Produkt GRÖNLAND als Truhe daherkam, sondern schön mit vier Körben als Einschübe ausgerüstet war.

Unter Beachtung einer im Vorfeld ausgetüftelten Strategie begann im Herbst 1982 das Unternehmen NORDPOL. Mit einem Kumpel im Trabi seiner Mutter fuhr ich los, um das nötige Kleingeld zu beschaffen. Auf dem Dr.-Külz-Ring im Zentrum von Dresden besuchten wir die Staatsbank der DDR und tauschten die stabilen Aluchips in Traveller Schecks der Sowjetunion um. Für die zu benötigenden 300 Rubel brachte ich etwa 1100 DDR-Mark auf. Damit es nicht später zu Schwierigkeiten kommen konnte, habe ich natürlich diese Teile mit



der ersten Unterschrift noch in der Bank versehen und in die Ausklarierungsliste an Bord brav eingetragen. Das Abenteuer konnte beginnen.

Nach dem Entladen von Gipssteinen (Ladehafen Rostock) in Skoghall am schwedischen Vänern-See sollten wir nach dem Laden von Zellulose in Karlstad als ersten sowjetischen Hafen Wyborg anlaufen, etwa 120 km nordwestlich von Leningrad gelegen, dann nach Riga, um Eisenknüppel und Autoreifen zu laden, und zurück zum Heimathafen. Wyborg ist eine kleine Stadt mit wenigen Geschäften, und dort findet man erst recht nicht viele Elektrogeschäfte. Vielleicht sollte gerade dieser Umstand zum Gelingen meiner Transaktion beitragen.

Ausgestattet mit der russischen Standardwaffe, Wodka, konnte ich den Verkäufer unter Anwendung meiner jahrelang erworbenen schulischen Russischkenntnisse, das heißt mittels Zeichensprache unter Verrenkung sämtlicher Gliedmaßen, klarmachen, dass ich vor dem Tätigen unseres Geschäfts erst einmal zur Bank gehen müsse, um die Reiseschecks in bare Münze umzutauschen. Der kapierte das sehr schnell und der Weg zur Bank war auch nicht so weit. In der Bank kam es dann zum nächsten freudigen Ereignis. Sie hielten dort nur Ein- und Drei-Rubel-Scheine im Tresor vor. So machte das Vorzählen durch den Bankangestellten und das Nachzählen durch mich nicht unbedingt Spaß. Allerdings verging die Zeit dabei wie im Flug.

Zurück im Elektroladen mit insgesamt 80 Drei-Rubel-Scheinen und 60 Ein-Rubel-Scheinen begann das Zählen noch mal von vorne. Nach erfolgreicher Geschäftsabwicklung ging es mit dem Olympiabus des Interclubs wieder zurück zum Schiff. Ein Glück, dass der Interclub mir das Auto nebst Fahrer zur Verfügung gestellt hatte. Somit wurde ich nur um fünf Flaschen Wodka erleichtert (eine der Verkäufer, eine der Fahrer, eine der Pförtner des Hafens, eine der Kranfahrer und eine der Banker).

An Bord wurde gleich mal das Fassungsvermögen getestet. Alle vier Fächer wurden mit Schnapsflaschen, Basarware, Ananasdosen, Pilzdosen und weiteren Leckereien gefüllt und bis nach Hause auch so belassen. Leider war die Reiseroute mittlerweile geändert worden und es ging von Wyborg gleich im Ballast nach Stralsund. Nach Stralsund, dorthin wo jeder wusste, da musste eine Zollschule sein, so wie dort immer kontrolliert wurde. DSR-Schiffe liefen den Hafen auch selten an. Jetzt musste der vorher sehr genau ausgedachte Plan für den weiteren Transport bis ins heimische Großschachwitz neu überarbeitet werden.

Aber in Stralsund kannte ich den Fahrer des Hafendispensers gut. Der Plan sah also jetzt vor, im geschlossenen Kofferwagen BARKAS sollte der gefüllte und gut in Pappe verpackte Frostschränk den Weg vom Schiff aus dem Hafen bis zum Stralsunder Bahnhof nehmen. Dieser BARKAS wurde auch für die Belieferung durch die Schiffsversorgung oder die Werkstätten genutzt und brachte frühmorgens die Brötchen.

Nach dem Einlaufen unseres Schiffes zu einem weit vom Hafentor gelegenen Liegeplatz kamen sie auch schon, die beliebten Freunde vom Zoll. Wir sangen schnell noch das Lied „Eins, zwei, drei, vier Eckstein, alles muss versteckt sein“, dann ging es auch schon los. Natürlich wurde es wieder eine große, sehr umfangreiche Kontrolle unter viel Zeitaufwand und reichlich gefundenen ganz bösen Gegenständen zum Schaden des friedlichen Zusammenlebens in unserer Republik, welche hier nicht weiter genannt werden sollen. Diese ausschweifenden Überprüfungen hielten aber die netten Kollegen davon ab, die Schmutzwäschekammer zu kontrollieren, wo mein Freund, der MINSK 17, vollbeladen der weiteren Dinge harrete, die da kommen sollten. Als der Spuk vorbei war und zufriedene Zöllner, was man von drei Besatzungsmitgliedern nicht direkt sagen konnte, von Bord gingen, begann meine Zeit, mich weiter um mein Projekt NORDPOL zu kümmern.

Mit Hilfe eines Hafenkranes und dem BARKAS sollte nun der Weg meines sowjetischen Freundes und mir bis zum Bahnhof weiter gehen. Das Auto war sehr schnell beladen und wir fuhren beide bis zum Hafentor, wo ich zwecks Kontrolle meiner Tasche und der Ausweiskontrolle aussteigen musste. Jetzt wurde der BARKAS nach mehr als 20 Jahren, so sagte es mir der Fahrer später, das erste Mal geöffnet, also die hinteren Türen. Nach bestimmter Anfrage durch den Zöllner, was in der Kiste sei, sagte ich: „Es ist ein MINSK 17, welchen ich bei unseren Freunden käuflich erworben habe. Die zu benötigenden Gelder habe ich ordnungsgemäß in die Ein- bzw. Ausklarierungsliste und auf meinem Zollschein bei der Kontrolle nachgewiesen.“ Daraufhin wurde ich noch gefragt, ob ich bereit sei, dafür Zoll zu bezahlen, was ich natürlich bejahte.

Nun konnten wir in Richtung Bahnhof unsere Fahrt fortsetzen. Am Bahnhof wurde die Fracht bei der Gepäckaufbewahrung unter Abgabe einer Flasche der Marke MEDALLION und dem Hinweis, morgen das Teil gleich zum Gepäckwagen des Zuges nach Dresden (MERIDIAN 15:03 Uhr ab Stralsund) zu bringen, deponiert.

Am nächsten Tag bin ich mit dem durchgehenden Zug und meinem „Froster“ bis nach Dresden gefahren. Dort wartete schon ein Fußballkumpel mit seinem Vater und dessen WARTBURG samt Autoanhänger, und wir fuhren bis zu meiner Wohnung. In der Wohnung wurde das Teil erst mal provisorisch abgestellt. Danach ging es gleich wieder zum Bahnhof, wo der durchgehende Zug nach Stralsund schon bereit stand. Ja, das waren noch Zeiten! Am frühen Morgen des folgenden Tages war ich also wieder an Bord und brauchte nur noch beim Zoll vorbeizusehen, um meine Rechnung zu bezahlen.

Bis jetzt hatte ich folgende Ausgabe getätigt:

1. 1100 DDR-Mark Kaufpreis
2. 5 Flaschen Wodka (war nicht so schlimm, denn es kam schon vor, dass auch mal ein Sechserpack bei der Proviantübernahme kaputt ging)
3. 4 Flaschen MEDALLION (Brötchenfahrer, Gepäckangestellter, Gepäckwagenangestellter, Vater vom Kumpel)
4. 26,20 Mark für Hin- und Rückfahrt mit dem Zug

Doch jetzt kam der richtige Hammer, die Zollgebühren! Auf Grund meiner Angaben, dass es „lediglich ein MINSK 17 Kühlschrank“ gewesen sei, brauchte ich n u r 280 Mark zu bezahlen und nicht wie bei einem „Froster“ 470 Mark.

**ZOLLVERWALTUNG DER DDR**

**Gebührenbescheid**

A 114335

Herrn Glaß, Frank  
~~XXXX~~ 8046 Dresden DDR  
 in Thurensdorfer Str.5  
 (Ort, Stadt, Hausnummer)

Für die Erteilung einer Genehmigung zur ~~XXXX~~Einfuhr für die nachstehend aufgeführten Gegenstände werden folgende Gebühren festgesetzt:

| Lfd. Nr.             | Bezeichnung des Gegenstandes  | Menge | Gebührenbetrag in Mark der DDR | Vermerk     |
|----------------------|-------------------------------|-------|--------------------------------|-------------|
| 1.                   | Kühlschrank ein Stk.          | 280,- | -                              |             |
| 2.                   | ----- Ende der Eintragung mit |       |                                | Lfd. 1----- |
| 3.                   |                               |       |                                |             |
| 4.                   |                               |       |                                |             |
| 5.                   |                               |       |                                |             |
| 6.                   |                               |       |                                |             |
| 7.                   |                               |       |                                |             |
| 8.                   |                               |       |                                |             |
| 9.                   |                               |       |                                |             |
| 10.                  |                               |       |                                |             |
| Gesamtgebührenbetrag |                               |       | 280,-                          | -           |

Bei den laufenden Nr. 1 bis ----- wurde der ein fache Gebührensatz auf Grund des umstehenden Sachverhaltes angewandt.  
 Der Gebührenbetrag ist selbst bei der angegebenen Zolltarifstelle in der ~~XXXX~~  
~~XXXXXXXXXX~~ nach Bekanntgabe ~~XXXXXXXXXX~~ einzuzahlen."

Der obengenannte Gesamtgebührenbetrag wurde in Mark der DDR  
 nach Umtausch des gleichen Betrages in DM/DES  
 nach Umtausch von ----- f. ----- verzehnfacht.  
 \* auf Ausfuhrbescheinigung anzuzeigen

ZV 114



## D-Mark vs. D-Mark

Ende der 1950er-Jahre. Kaum passierten die ersten Frachter der Deutschen Seereederei den Suezkanal, schon hatten die Tschinscher ihre unguten Erfahrungen gemacht. Auf unserer Reise nach Fernost verweigerte einer der aufdringlichen, lumpigen Kanal-Festmacher, die sich an Oberdeck aufhielten, ein Geschäft mit einem 20-DM-Schein unserer Republik mit der Bemerkung „shit money“. Der Kerl ließ daraufhin von mir ab.

Aber nun zu meiner Geschichte.

„Feuer aus!“ – hieß das von der Maschinengang gern gehörte Kommando nach anstrengenden Tagen oder Wochen. Leider blieb aber nach dem Festmachen noch immer viel Arbeit übrig, so natürlich auch auf der LEIPZIG (I), vor allem was die Landanschlüsse und vieles andere betraf.

Dieser Arbeit hatte ich mich mit etlichen Kollegen auch im November 1959 an einem Liegeplatz im Hafen von Antwerpen zu unterziehen, die einige Zeit in Anspruch nahm.

Nachdem die Mehrzahl der Crew bereits an Land war, zog es mich abends auch in die Stadt, zumal es mein erster Besuch Antwerpens sein sollte. Mit von der Partie mein Kammernachbar Günther F.

Unser Schiffsverwalter sah erschreckt auf, als wir in seiner Kammer erschienen und unseren Devisenanteil in Empfang nehmen wollten. Er hatte uns glatt vergessen!

Mühsam kramte er ein paar Rollen Hartgeld mit belgischen Franc hervor, mit denen wir uns begnügen sollten.

Wegen unserer ersten Reise bar jeder Erfahrung mit Preisen und anderem landeten wir in einer der nächstgelegenen, uргemütlichen Hafenkneipen.

Ich glaube, wir waren die einzigen Gäste und wurden von der hübschen Serviererin auf Französisch nach unserem Begehr gefragt. Das war für uns zu dieser Zeit selbstredend etwas „Westliches“, und so bestellten wir ein wenig vom berühmten Scotch- oder Bourbon-Whiskey.

Bis dahin klappte auch noch alles leidlich mit der Verständigung, denn ich hatte kurze Zeit davor Gelegenheit, von einem ehemaligen Fremdenlegionär, der im gleichen Betrieb wie ich gearbeitet hatte, Französisch zu lernen. Der brachte mir allerlei Redensarten und Begriffe für den Aufenthalt in afrikanischen Restaurants und anderen Etablissements bei, weniger aber, was man so im täglichen Leben an Wörtern braucht.

Und so kam es wie es kommen musste: Nach dem Erfragen der Höhe der Zeche, versagte mein Französisch augenblicklich, weil die Hübsche eine Summe nannte, die ich wegen der verrückten französischen Zählweise „quatre-vingt-dix“ und so weiter nicht mehr in vernünftige Zahlen umrubeln konnte. Wir legten unsere Geldrollen auf den Tisch, wobei sich schnell herausstellte, dass wir wohl die Nacht beim Tellerwaschen verbringen müssten.

Da nahte die Rettung. Wir könnten den Rest auch in deutschem Geld bezahlen, so um die zwei Mark.

Gesagt, getan, ich besaß tatsächlich noch ein Zweimarkstück – der DDR. Mademoiselle wurde stutzig, weil sie diese wertvolle Münze aus Aluminium noch nie gesehen hatte, aber da stand drauf „2 Deutsche Mark“.

Während wir uns eilig anzogen, prüfte sie auf dem Wege zur Kasse immer wieder das eigenartige Geldstück. Woher sollte denn die arme Frau auch wissen, dass es schon seit zehn Jahren einen zweiten deutschen Staat gab und der sogar eine eigene gleichlautende deutsche Währung besaß?

## STOCKHOLM vs. ANDREA DORIA

Das Motorschiff ADOLF VINNEN war von Callao unterwegs zur Fundy Bay, Nova Scotia, Nordatlantik, amerikanische Ostküste. In Callao war 18 Tage lang Schrott geladen worden. Da nicht genügend Ladung herangeschafft werden konnte, sollte nun die restliche Menge im Hafen New Brunswick geladen werden.

In Callao hatte die ganze Zeit eine starke Hitze geherrscht. Diese begleitete uns durch die Karibik. Nun war die Mona-Passage passiert und alle freuten sich auf die kühle Luft des Nordatlantiks.

Aber während der Fahrt entlang der US-Küste mit dem Schub des Golfstromes und achterlichem Wind trat anfangs noch keine Wende der Temperaturen ein.

Es war das Jahr 1956. Den Segnungen der modernen Technik in Form der „air-condition“ war dieses Schiff noch nicht teilhaftig geworden. So japsten alle an Bord nach frischer Luft und dem damit einhergehenden ungestörten Schlaf.

Im Wohnraum des Funkoffiziers, vernünftig neben der Funkstation angeordnet, mangelte es besonders bei Hitze an den Voraussetzungen für den ungestörten Schlaf. Die Koje war wie auf vielen Schiffen am Schornsteinschott angebracht. Bei tropischen Temperaturen ein großer Nachteil. Das Schiff war im Vorjahr gebaut worden. Nach der ersten Reise war ich als neu gebackener Funkoffizier an Bord gekommen. Voller Ideale, die uns seitens der Seefahrtsschule eingepflegt worden waren. Besonders die Beachtung der Seenotfrequenz 500 kHz wegen der Sicherheit für alle Schiffe war sehr sorgfältig eingehalten worden.

Da durfte man keine Kompromisse machen. Nicht unbedingt jedermanns Sache, aber in der Regel wurde das von allen Kollegen auch eingehalten, denn mangels Sachverstand konnte das an Bord niemand überprüfen. Dieses hatte ich immer sehr beachtet und war recht stolz darauf. Fast hatte ich schon das Gefühl ein alter Hase zu sein. Und just hier sollte ich einmal eine Pleite erleben, die mir sehr viel später immer wieder zu schaffen machen würde.

Eines Abends wurde die Temperatur endlich wieder erträglich. Nach der letzten Funkwache am späten Abend wollte ich den lang entbehrten Schlaf genießen.

Das Autoalarmgerät machte diesen Genuss zunichte. Die tropischen Störungen waren noch nicht vorbei. Sie prasselten auf der Mittelwelle weiterhin mit voller Wucht auf die Antennen. Die Relais im Gerät waren dauernd in Aktion. Oft genug löste das Gerät dadurch per Zufall Alarm aus. Nun hätte man das Gerät abschalten und Hörwache auf der Seenotfrequenz 500 kHz gehen können. Erstens war ich dazu zu müde. Der Lärm aus der Ionosphäre würde erfahrungsgemäß erst gegen drei Uhr Ortszeit zu Ende gehen. Außerdem war er so



VÖLKERFREUNDSCHAFT (V1), ex STOCKHOLM





ASTORIA, ex VÖLKERFREUNDSCHAFT in Bergen (2017)

stark, dass ein Empfang nur über kurze Distanzen möglich gewesen wäre. Nach dauernden Alarmen rebellierten die Kollegen auf der Brücke, die jedesmal mit betroffen waren. Mit Gewissensbissen schaltete ich das Gerät ab und ging zur Kojе. Das schlechte Gewissen schlief bei der angenehmen Temperatur mit ein.

Gegen fünf Uhr Ortszeit wachte ich völlig ausgeruht und entspannt auf. Wie üblich rasierte ich mich bei eingeschaltetem Empfänger. Auf der Mittelwelle war endlich Ruhe eingeekehrt. Nur einige Coast Guard-Kutter zirpten QSD herum. (Die sogenannten Q-Gruppen sind internationale Abkürzungen im Telegrafie-Funkverkehr. Die offizielle Definition von QSD lautet „Ihre Zeichen sind unverständlich“. Im Gebrauch zwischen Funkern wird diese Abkürzung jedoch anders verstanden. Man gibt dem Partner zu verstehen, „dass seine Gebeweise saumäßig schlecht, er ein ‚Saudrucker‘ ist.“ Für jeden Funker eine ziemlich grobe Beleidigung. Nun muss man verstehen, dass ein großer Teil der damaligen Funker der Coast Guard durch eine zeitweilige Umorganisation dieser Behörde im Schnellgang ausgebildet worden war, ein Umstand, der später weitgehend verbessert wurde.)

Anfangs machte ich beim Rasieren nicht groß den Versuch, dieses Gezirpe zu verstehen. Bis ein Kollege eine Seenotmeldung abgab, in der er bestätigte 158 Überlebende an Bord genommen zu haben. Da fiel mir der Rasierer aus der Hand. Ran an den Schreibtisch! Und schon kurze Zeit später während der „silence period“, in der jeglicher Funkverkehr außer im Seenotfall untersagt war, wiederholten Chatham Radio/WCC oder Amagansett Radio/WSL den ganzen Seenotfall. Diese beiden leistungsstarken Küstenfunkstellen für die Ansteuerung



ANDREA DORIA by Udo Lindenberg (signierter Kunstdruck, Nr. 1533)

New Yorks übernahmen bei einem Seenotfall die Leitung des Notverkehrs.

Die STOCKHOLM hatte den Stolz der italienischen Fahrgastschiffahrt, die ANDREA DORIA, auf der viel befahrenen Route zwischen New York und Europa versenkt. Fast ein Jahrhundertereignis! Und wir waren bei schlechter Sicht mittendrin gewesen.

Geschehens. Wir waren inzwischen zu weit entfernt. Er selbst hatte am Vorabend mit dafür plädiert das Gerät abzuschalten. Von wegen „alter Hase“!

## Der Bart

Beim Barte des Propheten ... Nein, von diesem soll hier nicht die Rede sein, sondern vom dem des DSR-Seemanns, also eher vom Barte des Proleten. Mit dessen Manneszier begibt sich niemand wie in dieser morgenländischen Beschwörungsformel zu unsicheren Zeiten auf religiös-fundamentalistisches Glatteis.

Lothar Pantermöller, „Boss“ auf MS BLANKENBURG, notierte im September 1988 in seinem Tagebuch: „Die Diskussion über den Bart ist noch nicht abgebrochen! Ich saß gestern beim Ersten Ingenieur K. Dort unterhielten wir uns über einen Artikel, der im VOLL VORAUS erschienen ist. In dem lässt sich der Direktor Flotte, Gen. Prill, über die bewusste Anordnung in Form eines Interviews aus. Er beruft sich dabei auf eine TGL 30 545/03. Die gibt es aber gar nicht, hat der Erste herausgefunden! Druckfehler oder Absicht?

Weiterhin beruft er sich auf das Arbeitsgesetzbuch. Das sagt aber aus, dass eine solche Maßnahme mit 50 % der Belegschaft diskutiert werden muss, um sie im BKV (Betriebskollektivvertrag) zu verankern. Gen. Prill gibt aber beim Interview zu, nur auf 10 Schiffen die Problematik diskutiert zu haben! Der Erste ist der Meinung, dass der Zeitraum bis zu dem die Leute den Bart ab haben müssen, also am 31.12.89, mit Absicht so lang gewählt wurde, um juristisch abgesichert zu sein, denn bis dahin haben sich viele Leute Angst einjagen lassen, sodass sich auf alle Fälle mehr als 50 % der ehemaligen Barträger rasiert haben werden und somit die ganze Chose problemlos in den BKV übernommen werden kann.

Der Erste und ich haben beschlossen, einen Artikel für den VOLL VORAUS zu machen, um einen Teil der Leute aufzuklären. Ich bin mir, falls es tatsächlich gedruckt wird, über die Tragweite der Unternehmung bewusst, aber sei's drum.

Auf einer Schiffsratssitzung ging der Alte den Reiseauftrag durch. Es war mal wieder bemerkenswert, wie etwas mit Vehemenz durchgesetzt werden soll. Nochmals wurde darauf hingewiesen, dass alle Genossen, die im Jahre 1988 länger als zwei Monate Urlaub machen, sich um ihre Papiere kümmern müssten, speziell jene, die ein Passbild mit Bart im Seefahrtsbuch haben. Ab 1989 erfolge bei denen keine Anmusterung mehr.

Im Punkt 38 des Reiseauftrags steht dazu im Wortlaut: „Betrifft Präzisierung der Weisung des GD (General-Direktor) 03/88

Unter Freizeitperiode/Urlaub ist grundsätzlich die dem Einlaufen folgende Freizeit-/Urlaubsperiode zu verstehen. Der Wiedereinsatz bei mehr als zwei Monaten Urlaub/Freizeit hat ohne Bart, mit entsprechendem Seefahrtsbuch zu erfolgen. Die betroffenen Seeleute möchten sich bitte vor Absteigen in der Kaderabteilung FK1 Zi. 238 melden.

Für die folgende Reise nach Urlaub/Freizeit gibt es dann nur einen Heuerschein durch FE1A nach Vorlage des Seefahrtsbuches ohne Bartbild.“

Diese Zeilen bedürfen einer Aufklärung. Am 25. November 1987 wurde durch den Kreisvorstand der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen, Seeverkehr und Hafenwirtschaft, die neue Arbeitsordnung Flotte des VEB Deutfracht/Seereederei bestätigt, die am 1. März 1988 in Kraft trat. Sie enthielt im Pkt. 7.2.9.(3) folgende Festlegung:

„Aus Gründen der kollektiven Sicherheit und der jederzeit möglichen Einsatznotwendigkeit aller Besatzungsmitglieder ist für Besatzungsmitglieder während des Bordeinsatzes lediglich das Tragen eines Oberlippenbartes gestattet. Die Haartracht ist so zu gestalten, dass die Schutzfunktion der Sicherheitsmaske gewährleistet bleibt.“



In Berufung auf die o.g. TGL (DDR-Standards für Technische Normen, Gütevorschriften und Lieferbedingungen) über allgemeine Forderungen zum arbeits- und brandschutzgerechten Verhalten hieß es:

„Werk tätige, die bei der Erfüllung ihrer Arbeitsaufgaben Atemschutzgeräte anwenden müssen, haben ihre Haar- und Bartracht so zu gestalten, dass die Schutzfunktion des Atemschutzgerätes gewährleistet ist.“

Mehr noch. Bartragende Seeleute der DSR stellten eine Gefahr für die Landesverteidigung dar. Zu diesem Schluss kam Knut Freiwald, wenn er schildert:

„Ich war von 1982 bis 1984 in der Inspektion des Flottenbereiches Spezial tätig. Die Reederei hatte begonnen, Kapitäne und I. Offiziere zu Reserveoffizierslehrgängen zu delegieren. Dafür wurden von der Nautischen Inspektion die Kandidaten vorgeschlagen. Ich befand mich unter ihnen, wurde aber über die Gruppe Zivilverteidigung (DSR) zu diesem Lehrgang delegiert. Man erzählte uns, dass dies der erste Lehrgang seiner Art sei und ähnliche Lehrgänge in der westdeutschen Bundesrepublik schon lange praktiziert würden.

Nach der seinerzeitigen Grundausbildung in Markgrafenheide war ich als Soldat ohne Dienstgrad in die Reserve versetzt worden. Den Verantwortlichen fiel wohl in letzter Minute auf, dass ich dann als einziger mit der Bändermütze eines einfachen Matrosen an der Offiziershochschule „Karl Liebknecht“ in Stralsund hätte herumlaufen müssen. Deshalb wurde ich zusammen mit dem Einberufungsbefehl aus der Bewegung heraus zum Meister der Volksmarine befördert. Das war schon kurios.

Untergebracht wurden wir im Wohnheim der Offiziershochschule, das sich in der Nähe des Haupteingangstores außerhalb des Dienstgeländes befand. Zum Dienstbeginn hatten wir in geschlossener Formation von unserer Unterkunft durch das Eingangstor zu den Unterrichtsräumen zu marschieren. Eines Morgens begegneten wir beim Einmarsch dem zur gleichen Zeit eintreffenden kommandierenden Vizeadmiral der Offiziershochschule. Diesem muss sofort aufgefallen sein, dass sich unter uns einige Barträger befanden. Ich gehörte dazu. Das war in der Nationalen Volksarmee natürlich nicht erlaubt, was für ein Skandal! Der Leiter unseres Lehrganges erhielt sofort den Befehl, diesen Missstand abzustellen. Die Betroffenen hätten sofort ihren Bart abzunehmen. Das rief unseren Protest hervor, da uns die Passbilder in den Seefahrtbüchern und Pässen mit Bart zeigten. Ja, was nun, auch in der NVA konnte nicht sein, was nicht sein durfte. Wir wurden also pro forma zum Arzt abkommandiert und dieser bescheinigte uns eine Bartflechte mit zeitweiligem Rasierverbot. So war der Vorschrift Genüge getan.“

Die Deutschen waren seit jeher obrigkeitshörig. Wenn der Kaiser, der Führer oder nachfolgende Staatenlenker schlecht geträumt hatten und am Morgen darauf verkündeten: „Ich habe einen Plan!“, dann riefen die Leute wie die dänischen Kleinganoven Benny und Kjeld „Klasse!“ und stolperten im Gänsemarsch hinterher, selbst wenn ihnen dabei tief in die Tasche gegriffen wurde wie beim gegenwärtigen einsamen und schon verlorenen Kampf gegen warmes Wetter in einer „strahlenden“ Zukunft. Im Falle Bart hatten die Funktionsträger allerdings die Rechnung ohne die Seeleute gemacht. Die wollten nicht in Zukunft im Habitus eines Angehörigen der Nationalen Volksarmee ihren Dienst an Bord verrichten. Schon die alten Germanen hätten die Sitte des Beim-Barte-Schwörens praktiziert und erst viel später wäre auf die Bibel geschworen worden. Die Diskussionen über das Haarkleid rissen nicht ab und die Reederei sah sich veranlasst, eine Argumentationshilfe über die Gründe für die Regelung des Bart- und Haartragens an Bord zu schicken.

Darin hieß es u. a.: „Mit der Neuregelung wird in der AO Flotte den Kapitänen eine Entscheidung abgenommen, die keine einheitliche Bewertung über Länge des Bartes oder der Haare

zulässt.“ Was wollte der Verfasser damit sagen? Diesen bürokratischen Monstersatz verstand vermutlich nicht einmal er selbst. Am ehesten wurden damit die Befugnisse des Schiffsführers als sozialistischer Einzelleiter beschnitten.

Zweifellos wurde das Thema auch schon vorher an Bord unterschiedlich gehandhabt. Als zwei Typ XD-Schiffe (MS RONNEBURG, MS MEYENBURG) zusammen in Singapore an der Pier lagen, verbot einer der Kapitäne, ex Offizier der Volksmarine, seiner Besatzung den Landgang mit über den Kragen stehenden Haaren. Er berief sich auf die strengen Hygienevorschriften des Inselstaates. „Keep Singapore clean and pollutionfree“ stand damals dort an jeder Hauswand. Die andere Besatzung durfte ungeschoren an Land gehen, das im Wortsinne, und keiner von ihnen wurde an Land zwangsweise neu frisiert oder zur Abschreckung in einem eisernen Käfig auf dem Raffles Square zur Schau gestellt.

Das Tragen von Atemschutzgeräten dürfe kein Privileg der Nichtbartträger sein, hieß es weiter. Ein eher zweifelhaftes Privileg. Nur wenn vom Kapitän bis zum Bäcker alle Besatzungsmitglieder dafür geeignet seien, würde eine höhere Sicherheit erreicht. Das könne der Kommandeur der kombinatseigenen Kampfgruppenhundertschaft „Feliks Edmundowitsch Dzierzynski“ mit seinen Erfahrungen beim Üben eines Giftgasangriffs bestätigen. Auch die INTERFLUG habe bestätigt, dass deren Piloten schon seit den Zeiten der Teeclipper nur mit Oberlippenbärtchen um die Welt flögen. Selbst die Bergleute der WISMUT dürften beim Uranschnüffeln keine langen Haare oder Bärte tragen. Die Zeiten der sieben Zwerge wären auch im Bergbau endgültig vorüber, und der Uranstaub gehöre der großen Sowjetunion und nicht in den Bart. Auch für die Angehörigen der Berufsfeuerwehren, die wie die Seeleute fast täglich zur Brandbekämpfung raus müssten, sei das Tragen langer Haare tabu.

Alle diese Argumente, hier mit leichtem Anflug von Ironie wiedergegeben, sollten dazu dienen, bei den Besatzungen eine schnelle Einsicht in die Notwendigkeit zu fördern. Mit der von den archaischen Wikingern überkommenen Marotte müsse endlich aufgeräumt werden. Die Seeleute in der Volksrepublik Vietnam hätten noch nie Vollbärte getragen. Dort wäre lediglich der Bart von Onkel Ho das Maß aller Dinge.

Im VOLL VORAUS vom August 1988 wurde der Direktor Flotte der DSR zum Thema Neue Arbeitsordnung Flotte befragt. Er musste eingestehen, dass zum Problembart sechs Eingaben eingegangen seien. Mit den Einreichern der Eingaben sei ausführlich gesprochen und die Argumente einseitig ausgetauscht worden. Aber kein Seemann müsse sich sofort von seinem Bart trennen. Es gebe eine Übergangsregelung bis Ende 1989. Diese anderthalb Jahre sollte der Bartträger nutzen, sich von seinem Symbol der Männlichkeit und der männlichen Ehre zu trennen, um seine Personaldokumente bartlos anzupassen.

Gleichwohl herrschte Aufruhr allerorten. Seemannsfrauen drohten ihren Männern die Scheidung an, falls die eines Tages glatt rasiert ankommen sollten. Schließlich hatten sie sich einst in einen Mann mit Bart verliebt und sich an beide gewöhnt. Die Reederei sah sich daraufhin veranlasst, diese Frauen über die Seemannsfrauenaktive mit der Arbeitsordnung vertraut zu machen. Demnach hatten Seeleute mit dem Verweis auf einen Eingriff in die private Sphäre Eingaben bis an den Minister für Verkehrswesen gerichtet. Der Minister hatte darauf abschließend festgestellt: „Von einer Verletzung der sozialistischen Gesetzlichkeit durch die Arbeitsordnung Flotte kann keine Rede sein.“ Ausführliche Begründungen der Zentralstelle für das Grubenrettungs- und Gasschutzwesen sollten den Frauen die Einsicht in die Notwendigkeit bringen – von einer Institution, deren beruflich Verbundene eine Seemannsfrau niemals geheiratet hätte. Die Ehefrauen der Seeleute als sekundär Betroffene sollten sich damit abfinden.

Lothar Pantermöller verzichtete letztlich darauf, einen Kommentar an die Gazette VOLL VORAUS zu richten. Er war eindringlich davor gewarnt worden. Die Fläppe mit dem



Sichtvermerk stand auf dem Spiel. Noch war die Zeit nicht reif dafür, seinem vielgestaltigen Ärger Luft zu machen.

Das gesellschaftliche Klima hatte sich kurz vor dem Ende der Übergangsregelung ganz gewaltig geändert. Wie in der gesamten Republik, so wurde auch in der Flotte inzwischen über alles diskutiert, was lange unter der Decke geschlummert hatte. Auch auf MS APOLDA wurde über die bewusste Arbeitsordnung eifrig debattiert und das Ergebnis im VOLL VORAUS, inzwischen offen für nicht parteiamtliche Meinungen, veröffentlicht.

„Seit Gründung des VEB DSR fahren viele Seeleute mit Vollbart. Es war damals und bis zum heutigen Tage noch nie objektiv notwendig, dass alle Besatzungsmitglieder bartlos sein mussten. Es bestanden diesbezüglich Regelungen an Bord. Wer als Sauerstoffmaskenträger vorgesehen war, hatte keinen Bart oder musste ihn für diese Zeit abnehmen. Das war so üblich. Kein Seemann sieht eine zwingende Notwendigkeit ein, niemand ist dafür. Wir empfinden es als Einschnitt in die persönliche Freiheit. (...) Die schriftlichen Begründungen, die damals auf die Schiffe geschickt wurden, waren an den Haaren herbeigezogen. Man bezog sich auf die Interflug, die Armee, die Kampfgruppen, die Feuerwehr – nur nicht auf die Seeleute der Fischerei, sie tragen heute noch den Bart und haben diese Schwierigkeiten nicht. Sie waren sich wohl einig oder hatten bessere Interessenvertreter. (...) Wir möchten hier im Namen aller Betroffenen fordern:

Man darf nicht mehr mit dem Seemann machen können, was man will.

Wir wollen endlich Dinge, die unser Leben an Bord betreffen, mitbestimmen, eine öffentliche Diskussion und Aussprache mit allen Seeleuten der Flotte im Falle des Bestehenbleibens der Anweisung. (...)“

Und man solle doch, bitte schön, die weiteren Entscheidungen kompetenten Personen überlassen.

Die tatsächlichen Beweggründe für diese fragwürdige Weisung des Generaldirektors bleiben im Dunkeln. Möglicherweise bekamen die Organe mit dem Gestrüpp im Gesicht der Seeleute immer mehr Probleme bei den Kontrollen auslaufend Rostock? Mag sein, dass die führenden Genossen nur das Beste für den Seemann wollten. Vielleicht wollten sie sich in ihrem Wahn damit noch besser auf die große Konfrontation der Militärblöcke vorbereiten. Haar(!)genau zur gleichen Zeit wurden an strategischen, infrastrukturell neuralgischen Punkten, wie zum Beispiel Rundfunksendestellen der Deutschen Post, für deren Bedienstete Luftschutzbunker neu gebaut, bzw. noch aus der NS-Zeit vorhandene reaktiviert. Gibt es einen Zusammenhang? DSR-Schiffe als Blockadebrecher, Hilfskreuzer, Truppentransporter oder zu ähnlicher Verwendung? In diesem Falle wären auf den paramilitärischen Einheiten der Handelsflotte Gasmasken für alle Besatzungsmitglieder notwendig geworden.

Im Januar 1990, zum eigentlichen Termin des Inkrafttretens der Weisung, wurde diese offensichtlich sang- und klanglos beerdigt. Der Atomkrieg war erst einmal zurückgestellt worden. Lediglich im DSR-Journal, Nachfolger des Parteiorgans VOLL VORAUS, erschien einen Monat später, im Februar 1990, ein ausdrucksstarker bildlicher Kommentar zum leidigen Thema. Das war's gewesen mit dem Punkt Bart in der Arbeitsordnung. Ja, die alten Leipziger, die waren nicht nur für Frieden und Freiheit, sondern auch für den Bewuchs des DSR-Seemanns auf die Straße gegangen.

Ironie der Geschichte: Wenig später war bei den meisten Seeleuten der DSR buchstäblich der Bart ab. Plötzlich saß Hein Seemann an Land, mit Bart aber ohne Arbeit. Und die neuen Eliten? Die rüsten wieder auf und lassen es sich nicht nehmen, immer wieder wie die alten einen Popanz aufzubauen, um unter einem Vorwand dem Proleten den Bart zu scheren.



Seemannsbärte heute



## Um des Matrosen Bart

Mit weiteren 100 Lehrlingen begann am 1. September 1964 meine Ausbildung zum Vollmatrosen bei der DSR. Unser Fracht- und Lehrschiff HEINRICH HEINE war zu diesem Zeitpunkt mit kubanischen Studenten unterwegs. Die anderen beiden Fracht- und Lehrschiffe, MS THEODOR KÖRNER und MS J.G.FICHTE, hatten Studenten der Seefahrtsschule und Lehrlinge im 2. Lehrjahr an Bord. Deshalb erfolgte der Start der Ausbildung an der Sportschule Rabenberg bei Johannegeorgenstadt.

Unser Einstellungsjahrgang war übrigens der letzte, der mit jener der Volksmarine ähnelnden Uniform eingekleidet wurde. Bordpäckchen blau für die praktische Ausbildung, Bordpäckchen weiß für den theoretischen Unterricht. Ausgang erhielten wir lediglich am Wochenende, dann auch nur in Ausgangsuniform, was uns aber nicht weiter störte, machte die doch im Erzgebirge viel her.

Die Tage dort verliefen in recht militärischen Bahnen. Mindestens zwei Lehrbootsleute hatten vorher bei der Volksmarine gedient. In Marschformation ging es zu den Unterrichtsorten. Die Anrede „Genosse“ machte uns weniger aus. Das waren die meisten von uns schon von der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) her gewöhnt. Mindestens einmal wöchentlich fand auf dem Sportplatz ein Morgenappell statt, bei dem wir in die politische Lage, die nächsten Ausbildungsziele und andere wichtige Belange eingewiesen wurden. Zum Abschluss erfolgte in der Regel eine Kontrolle der Anzugsordnung. Wurden bei jemand Mängel festgestellt, der musste zur Unterkunft zurückeilen und die Beanstandung abstellen. Die dafür verwendete Zeit musste nachgearbeitet werden. Wegen unseres jugendlichen Alters spielte in diesem Falle eine nicht ordentlich durchgeführte Bartrasur noch keine Rolle.



Der Autor 1967

Ende November 1964 konnten wir endlich auf die HEINRICH HEINE aufsteigen.

Unser Einstellungsjahrgang war nicht nur der letzte, der den „Kieler Knabenanzug“ trug, sondern auch der erste, der das zweite Lehrjahr auf den verschiedensten Produktionsschiffen, wie sie damals genannt wurden, in Gruppen von vier bis acht Lehrlingen absolvierte.

Lehrbootsleute oder Ausbildungsoffiziere an Bord dieser Schiffe gab es damals für das 2. Lehrjahr noch nicht, weil 1965 auf allen drei Fracht- und Lehrschiffen je 100 Lehrlinge ihre Ausbildung begannen und diese Kräfte dort benötigt wurden. Vielmehr waren für die Ausbildung auf den Frachtschiffen der Chief Mate und der Bootsmann verantwortlich.

In mancher Beziehung ging es lockerer zu als auf den Lehrschiffen. Wir wurden wie erwachsene Männer behandelt. Keine Abstriche gab es aber bei der Arbeitsleistung, der Kammerordnung sowie der persönlichen Ordnung und Sauberkeit.

Inzwischen war ich 17 Jahre alt, der Bartwuchs war schon mehr geworden als nur ein kaum sichtbarer Flaum. Ich hatte mir einen Rasierapparat der Marke „bebo-sheer“ angeschafft, der so teuer war wie mein damaliges monatliches Lehrlingsentgelt.

Die erste Reise mit MS FREUNDSCHAFT führte nach Indien. Die Typ IV-Schiffe besaßen keine Klimaanlage. Ab Suezkanal schwitzte ich schon beim morgendlichen Wecken. Es war deshalb unmöglich, mich mit diesem Trockenrasierer von den Bartstoppeln zu befreien. Weniger aus modischen Gründen, mehr aus Bequemlichkeit und praktischen Erwägungen, ließ ich mir einen Bart stehen. Im Jahre 1965 war das Bartragen in der Flotte, und schon gar nicht im Binnenland, kaum verbreitet.

Am 24. Dezember 1965 machten wir in Bombay fest. Bei der abendlichen Weihnachtsfeier – ein Weihnachtsmann konnte aus den Reihen der Besatzung nicht gewonnen werden – wurden wenigstens die drei besten Bärte prämiert. Es gab aber nur drei Barträger unter der Crew. Ich errang den 3. Platz und erhielt eine Flasche Wein, die den Abend nicht überlebte. Diese Reise dauerte fast ein halbes Jahr. Nach der Rückkehr konnte ich mich in Rostock eines gepflegten Vollbartes rühmen. Bei der Einklarierung gab es diesbezüglich keine Beanstandung seitens der „Organe“.

Während des Urlaubs in meiner Heimatstadt Eisenach erregte ich wegen meines Bartes Aufsehen. Manche Leute unterhielten sich ungeniert laut über mich, weil sie glaubten, ich verstünde sie nicht. Könnte ein Nagelbrettsitzer aus dem Ganges-Delta sein, meinten sie, oder ein anderer Exot.

Die zweite und letzte Reise im 2. Lehrjahr ging nach Kuba und Mexico. Am Ende der Reise sollten wir unsere Facharbeiterzeugnisse zum Vollmatrosen erhalten. Die Reise verlief, abgesehen vom Hurrikan „Alma“, der unseren Weg kreuzte, ohne Besonderheiten. Von der Schiffsleitung und der Decksbesatzung wurde uns bedeutet, dass alle acht Lehrlinge die Ausbildung mit guten Ergebnissen abschließen würden.

Der Chief Mate, Günter W., bekam aber plötzlich Bedenken, dass er sich wegen meines Bartes als Verantwortlicher für die Lehrlingsausbildung Ärger aufladen könnte, wenn Vertreter der Betriebsberufsschule zur Zeugnisausgabe an Bord kämen.

Verbieten konnte oder wollte er mir aber meinen Bart nicht, eine diesbezügliche betriebliche Anweisung existierte damals nicht. In Absprache mit Kapitän Dieter R. ernannte er mich deshalb zum SSG-Träger (Sauerstoffgeräte-Träger), was für einen Lehrling eine gewisse Wertschätzung bedeutete, musste ich doch im Falle eines Brandes als einer der ersten zum Brandherd vordringen.

Mit dieser Ernennung war aber verbunden, dass ich mich von meinem Bart trennen musste, damit die Schutzmaske dicht abschloss. Für die ordnungsgemäße Funktion des SSG war ich persönlich verantwortlich. Was mir die Sache „versüßte“ war der Fakt, dass ich in dieser Funktion eine Zulage von 30 MDN (Mark der Deutschen Notenbank) erhielt, was 20 Prozent meiner monatlichen Lehrlingsheuer entsprach.

Ernsthaft bewähren musste ich mich in dieser Funktion zum Glück nicht und eine Brandbekämpfung hatten wir schon bei der Ausreise geübt.

Frisch rasiert erwarteten wir bei der Ankunft in Rostock die Vertreter der BBS zur Zeugnisübergabe – doch niemand von ihnen ließ sich blicken. Im Hotel „Schwerin“ (jetzt: „Haus Sonne II“) erfolgte eine große Abschlussfeier: Der Kapitän wechselte zu den Lotsen, je zwei Offiziersanwärter von Deck und Maschine gingen zum Studium und wir acht Matrosenlehrlinge waren Vollmatrosen geworden. Die Facharbeiterzeugnisse konnten wir uns vor unseren nächsten Einsätzen im Haus der Schifffahrt abholen.



Südatlantik, 12 Uhr, die Gasmaske sitzt



Im Urlaub ließ ich mir bis zum Aufsteigen auf MS BARHÖFT wieder einen Vollbart wachsen. In meinem Seefahrtbuch befand sich aber noch ein Passfoto vom Beginn meiner Lehrzeit. Beim Betreten des Hafens ins Wismar und bei der Ausklarierung hatte ich bei den sonst so strengen „Organen“ auch da wieder keine Probleme. Unter dem Stichwort „Seemann mit Bart“ fehlten noch die entsprechenden Dienstvorschriften. Auch an Bord wurden dazu keine Fragen gestellt. Auf einem Zwei-Wachen-Schiff wollte ich meine knappe Freizeit nicht mit Rasieren vertrödeln. Als SSG-Träger wurde ich nicht eingesetzt. Ob es auf einem 500er-Kümo überhaupt ein SSG gab, ist mir nicht in Erinnerung geblieben.

### Und nun das Letzte:



### Zur See jetzt auch wieder mit Bart

Aus DSR Journal (Februar 1990)

Leider konnte ich mich meines Bartwuchses nicht lange erfreuen, denn bald darauf begannen die Zeiten, zu denen auch Männer vom fahrenden Personal zur Nationalen Volksarmee eingezogen wurden. Ich selbst gehörte dazu. Das war es dann gewesen mit der Seefahrt und als Barträger.

Einige Jahre später, ich hatte schon Familie, ließ ich mir jedes Jahr im Urlaub aus Bequemlichkeit einen Bart stehen. Zweimal wurde ich in diesen Jahren von wachsamen Volkspolizisten angesprochen, mich zu rasieren oder einen neuen Personalausweis zu beantragen. Sie bestanden aber zum Glück nicht auf sofortigem Vollzug. Ich zog es vor, mich erst nach dem Urlaub zu rasieren. Deshalb sah ich für einige Zeit danach etwas blass im Gesicht aus. Im nächsten Urlaub konnte ich mir wieder einen Bart stehen zu lassen. Und heute? Leben wir in einem freien Land und ich kann den Bart so tragen wie er gewachsen ist.

Stefan Hein

### MS INSELSBERG – das erste Ro-Ro-Schiff der DSR



Eine nur neun Mann zählende Besatzung des zukünftigen MS INSELSBERG reiste im Dezember 1973 nach Stockholm, um das Ro-Ro-Schiff für die Deutsche Seereederei zu übernehmen. Das Schiff wurde zum ersten seiner Art in der DSR-Flotte.

Das Schiff, 4531 tdw, 99,2 m lang, 15 m breit, war 1967 in der Ekenbergs Varf/Stockholm gebaut worden. Zwei Trailerdecks ließen den Transport von etwa 50 Roll- bzw. Straßentrailern gemischter Abmessungen zu. Eine im



Hauptdeck angelenkte, hydraulisch bedienbare und verriegelbare Heckrampe von 12 m Länge und fünf Meter Breite diente der Auf- und Abfahrt der Fahrzeuge, die dann teilweise mittels eines 30-t-Liftes zum bzw. vom Unterraum gehoben wurden. Je eine Seitenpforte Bb. und Stb. sowie zwei kleine Luken zum Wetterdeck ergänzten die Möglichkeiten der Beladung mit speziellen Gütern. Die Stammbesatzung von 18 Mitgliedern war in Ein-Mann-Kammern untergebracht. Das Schiff verfügte über eine moderne Rundsichtbrücke. Das Vorhandensein eines Bugstrahlruders erleichterte das Manövrieren. Ein Deutz-Hauptmotor verlieh dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 bis 13 Knoten.

Aller Anfang ist schwer, so verhielt es sich auch bei der Inbetriebnahme dieses Ankaufschiffes. Am 5. Dezember 1973 fand auf der Finnboda Varf in Stockholm der Verkaufsakt des ehemaligen MS BERWALD der Reederei Scandinavian Motorships AB an den zuständigen Außenhandelsbetrieb Schiffcommerz und weiter an die DSR statt. Ein feierlicher Flaggenwechsel, verbunden mit einer den seinerzeitigen Bordverhältnissen entsprechenden Übergabefeier, besiegelte das Ereignis. Die Verkaufsdockung und die Indienstellungsarbeiten wurden ebenfalls auf der Finnboda Varf, bedingt durch die Feierlichkeiten zum Jahresende, über eine Dauer von sechs Wochen durchgeführt. Dabei handelte es sich unter anderem um Bau und Montage eines zusätzlichen Deckshauses für 12 Kraftfahrer, umfangreiche Lärmschutzarbeiten in der Maschine und den Wohnräumen, Automatisierung des Maschinenbetriebs auf das Zusatzklassezeichen „aut24“, die Umklassifizierung des Schiffes von Lloyds Register auf DSRK KM Eis 1 aut 24 Ro-Ro-Schiff. Für die Besatzung bedeutete es, zugleich mit der Übernahme die Verantwortung für die einzelnen Ressorts auf dem fremden Schiff vom ersten Tag an zu übernehmen. Anfangs ging es für jeden Einzelnen darum, das Schiff mit seinen Einrichtungen, Anlagen und System zunächst im Groben, später im Detail kennenzulernen. Dazu stand lediglich eine recht lückenhafte, ungeordnete Schiffsdokumentation zur Verfügung. Die Crew war auf ihre praktischen



Erfahrungen und den eigenen Einfallsreichtum angewiesen. Der übliche Bordbetrieb unter den erhöhten Sicherheitsvorkehrungen einer Werftliegezeit war aufzubauen und durchzuführen. Die vorgeschriebenen Wachen waren zu besetzen. Zum frühestmöglichen Zeitpunkt mussten die Voraussetzungen für die Unterkunft und Verpflegung der Besatzung an Bord geschaffen werden. Bis dahin erfolgten die täglichen An- und Rückfahrten von einem Hotel. Die Ausrüstung des Schiffes in Schweden vornehmlich über die Schiffsversorgung Rostock musste rechtzeitig vonstatten gehen. Erforderliche Schiffspapiere wie Zertifikate, Atteste usw. mussten beschafft und teilweise erneuert werden. All diese Aufgaben wurden von der anfangs neun-, später dreizehnköpfigen Besatzung gut gelöst.

Noch aus der Werft richtete Kapitän Steinbrink ein Schreiben an den Rat der Stadt Tabarz am Inselfeld mit der Bitte in einer langjährigen Tradition bei der DSR, einen Patenschaftsvertrag mit der Stadt im Thüringer Wald als besondere Form der gesellschaftlichen Arbeit abzuschließen. Dieser geknüpfte Kontakt konnte sich über die Jahre für beide Seiten gedeihlich entwickeln.

Am 20. Januar 1974 lief das Schiff bei strahlendem Sonnenschein mit Heimatkurs aus Stockholm aus. Erst jetzt bestand die Gelegenheit, den Schiffs- und Maschinenbetrieb unter Seebedingungen kennenzulernen und zu fahren. Gleichzeitig diente die Reise in den neuen Heimathafen der DSRK, dem Seefahrtsamt und der Crew als Probefahrt.

Nach kurzem Aufenthalt in Rostock war das Schiff einsatzklar. Die vorbereitenden Arbeiten zur Aufnahme des Liniendienstes durch die DSR waren im vollen Gange, konnten aber erst Ende April abgeschlossen werden. Zur Überbrückung wurde das Schiff verchartert. Der Schiffsraum wurde von einer anderen Befrachtungsfirma für einen festen Tagesgeldsatz gemietet. Zu ihrer ersten Reise lief die INSELBERG am 2. Februar aus Rostock aus. Nach einem kurzen Werftaufenthalt in Göteborg fuhr das Schiff nach Wallhamn. Die übernommene Ladung bestand aus PKWs und Trailern. Was Time Charter bedeutete, erfuhr die Besatzung schon am ersten Tag, denn der Charterer nutzte alle Möglichkeiten aus, welche das Schiff von seiner Konstruktion her bot. Jeder „Quadratcentimeter“ der Transportfläche wurde mit Ladung derart vollgestaut, dass man mit Recht von einer maximalen Ausnutzung der Raumkapazität sprechen konnte. Nicht nur der Schiffsraum, auch die Besatzung wurde voll in Anspruch genommen. In kurzer Folge wurden die Häfen Wallhamn, Drammen, Oslo,



Felixstowe und Gent als Time-Charter-Häfen angelaufen. Weitere Häfen des ersten Einsatzes hießen Antwerpen, Lübeck, Kopenhagen, Södatälje und Husum im Bottnischen Meerbusen. Der Einsatz der Tugmaster, eine Art Sattelschlepper, und Rolltrailer schufen die Voraussetzungen, dass die Be- und Entladung des Schiffes jeweils nur wenige Stunden dauerte. Von dieser Schnelligkeit waren alle überrascht. Das Ro-Ro-System übertraf alle bisherigen Vorstellungen der Besatzung. Es kam nicht selten vor, zwei Häfen an einem Tag anzulaufen. Demzufolge bestanden kaum Landgangsmöglichkeiten und an ein Ausruhen war kaum zu denken. Gleichwohl war es möglich, in einem der ersten Häfen, Husum, das größte Papierwerk Europas MoDoPaper zu besichtigen. Dort wurde Zellulose für Lübeck geladen.

Mit größtem publizistischen Interesse, unter anderem berichteten VOLL VORAUS, NEUES DEUTSCHLAND, NBI und die finnische Zeitung ETEEPÄIN, wurde am 30. April 1974 in Helsinki der Ro-Ro-Verkehr zwischen Finnland und der DDR durch die DSR im Rahmen ihres Gemeinschaftsliniendienstes mit der Finska Angfartygs Aktiebolaget Helsinki aufgenommen, der wöchentlich die Häfen Helsinki, Kotka und Rostock bediente. Diese neue Ro-Ro-Verbindung ordnete sich in die Reihe der bestehenden Ro-Ro- und Fährverbindungen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa ein und schloss eine bestehende Lücke.

## ro-ro-Schiffsverkehr mit Finnland aufgenommen

Rostock (ND). Am Wochenanfang hat im Sompasaarihafen der finnischen Hauptstadt mit MS „Inselsberg“ das erste „roll on-roll off“-Schiff der DDR festgemacht, berichtet unser Korrespondent Hans Jordan. Es handelt sich dabei um einen Spezialfrachter, der nicht in herkömmlicher Art und Weise mit Kranen, sondern über eine Heckrampe mit sogenannten Rolltrailern beladen wird. Sie sind vergleichbar mit Hafencontainern auf Rädern. Mit speziellen Schlepperfahrzeugen werden sie auf das Schiff gezogen.

Die 4531 tdw große „Inselsberg“ mit ihren 21 Besatzungsmitgliedern eröffnete unter dem Kommando von Kapitän Eckhard Steinbrink mit dieser Fahrt einen neuen Gemeinschaftsliniendienst nach modernster Transporttechnologie zwischen der DDR und der Republik Finnland. Die neue Linie verbindet künftig die Ostseehäfen Rostock und Helsinki.

aus „Neues Deutschland“

## ETEENPÄIN

Nro 86. Keskiviikkona 1. toukokuuta 1974

## Ro-ro-liikenne alkaa DDR:n ja Suomen välillä

## Ro-Ro-Schiffsbrücke nach Skandinavien

Die Baubehörde arbeitet. Baustelleneingangsplan: 1. a. d. a. von der ersten Fahrt des „roll on-roll off“-Schiffes „Inselsberg“



aus „Neues Deutschland“

## Es rollt



aus „NBI“



## Die Grundberührung

**Funkoffizier Stürzekarn:** Im Februar 1963 näherte sich unsere Ostasien-Reise nach fast sechs Monaten dem Ende zu. MS GERA lief, von Nampo/Korea kommend, zum Heimathafen Rostock. Bereits aus der Nordsee hatte ich so ungefähr 50 Telegramme nach Rügen Radio geschickt, die Ankunftsmeldungen an die Reederei, die Hafenbehörden und an die Angehörigen der Besatzung. Alle freuten sich schon auf das Wiedersehen und ein paar freie Tage zu Hause. Leider kommt es oft anders als man hofft.

Bei Skagen wurde ein Lotse übernommen, der uns bis Spodsbjerg beraten sollte. Aber dann passierte am 5. Februar mittags folgendes:

Unser Schiff steuerte südwärts durch den Großen Belt, an der Westküste der Insel Seeland entlang. Das Wetter war diesig, es herrschten Temperaturen um -15 °C, ein mäßiger WSW-Wind wehte. Der strenge Winter hatte eine fast durchgängige Eisdecke geschaffen. Leicht gebaute Schiffe mit geringer Maschinenleistung kamen nur noch mit Eisbrecherhilfe voran. Wir hatten zwar damit keine allzu großen Probleme, aber riesige Eisfelder trieben durch den Belt und versetzten das Schiff nach und nach, von Schiffsführung und Lotsen unbemerkt, nach Osten. Unbemerkt deshalb, weil das „Neptun“-Radargerät defekt war, schlechte Sicht herrschte und die Wegetonnen durch den schweren Eisgang überdeckt oder vertrieben waren.

Ich saß mit Kapitän F. und einigen wachfreien Offizieren in der O-Messe, als ein sanfter Ruck durch das Schiff ging. Na, dachte ich, das war aber mal wieder ein großes Eisfeld und widmete mich weiter meinem Essen. Plötzlich stürzte der III. Nautische Offizier mit dem Ruf „Kapitän, wir sind aufgelaufen“ in die Messe. Klirrend fiel dem „Alten“ das Besteck auf den Teller, dann sprang er auf und hastete auf die Brücke.

Nach eingehender Besichtigung und einigen Lotungen stellte sich heraus, dass das Schiff bis in Höhe Luke 2 auf eine Sandbank bei Halskov Rev aufgelaufen war. Erste Versuche mit eigener Kraft, also „Volle Kraft zurück“, wieder frei zu kommen, blieben erfolglos.

Der Kapitän verlangte eine Telefonverbindung zur Reederei und sprach dann mit dem Inspektor Z. bis die Anodenbleche der Senderendröhre glühten. Als erste Maßnahme wurde besprochen, dass der Dampfer THÄLMANN-PIONIER und der eisbrechende Schlepper EISVOGEL uns zu Hilfe kommen sollten. Als Warnung für die Schifffahrt wurde eine Sicherheitsmeldung mit unserer Position abgesetzt. Die schon in Bereitschaft liegenden zwei dänischen Schlepper lehnten wir vorerst ab. DS THÄLMANN-PIONIER kam als Erster längsseits, zwei Tage nach ihm trieb dann der EISVOGEL, eingeschlossen in ein riesiges Eisfeld, in Richtung Norden an uns vorbei, konnte sich später befreien und tauchte erst am nächsten Tag bei uns auf.

Wie mein damaliger Mannschaftskamerad Rolf Beckert das alles erlebt hat, warum der Dampfer THÄLMANN-PIONIER bei uns festmachte und wie wir dann am 14. Februar mit Hilfe des EISVOGEL und der beiden dänischen Schlepper GARM und SKULT wieder frei kamen, das wird euch jetzt Rolf selbst erzählen.

**Maschinen-Assistent Rolf Beckert:** Einen Tag darauf, am 6. Februar 1963, meldete Radio DDR: „Das Motorschiff GERA der Deutschen Seereederei Rostock hatte Grundberührung.“ Das Wort Grundberührung klingt eigenartig, gelle? Ein Schiff hat Grundberührung. Das klingt so harmlos, so sanft, so ähnlich wie: „Na, wird schon wieder werden.“

Auf ein Riff gelaufen oder gestrandet, das sind doch schon mal ganz andere Begriffe. Und einige Steigerungen könnten lauten – auseinander gebrochen, geborsten, gekentert oder verschollen.

Meine liebe Mutter zu Hause war geschockt, als morgens im Radio diese Nachricht kam. Ihre Sorge galt mir. Denn ich, der Rolf, war doch an Bord der GERA.

Zum Glück war es nur eine etwas unsanfte Grundberührung mit einer Sandbank.

Wir befanden uns auf Rückreise aus Ost-Asien, von China, Vietnam, Nordkorea kommend auf Heimatkurs. Ein endloser Trip. Sechs Wochen Seetörn. Ich hatte die Null-Vier-Wache. Nachts ab null Uhr und mittags ab zwölf Uhr. Also zweimal vier Stunden Wache am Tag. Das ist so üblich bei der Seefahrt. Allerdings heißt die Null-Vier-Wache nicht umsonst „Hundewache“, es ist die anstrengendste Wache. Nicht die Dienstdurchführung ist anders oder härter, da ist jede Wache gleich, sondern der Lebensrhythmus an Bord ist dabei am ungünstigsten. Beispielsweise lässt man das Frühstück ausfallen und schläft lieber. Die Frühstückseier gehen nicht verloren, die gibt es auf Wunsch mittags. Mitunter hat für uns auch der Bäcker morgens nach Wachschluss einen Imbiss gemacht.

Eine kleine Unterbrechung der langen Rückreise bedeutete das Anlaufen der Reede von Aden. Aber nur für wenige Stunden. In Aden haben wir Treibstoff gebunkert. Weiter durch den Suezkanal, Mittelmeer, Gibraltar. Es folgten die Stürme in der Biskaya, wie üblich, dann durch den Ärmelkanal. Naja, wir befanden uns schon fast wieder zu Hause. Endlich, nach einem halben Jahr.

Weiter ging die Reise durch die Nordsee und in den Großen Belt. Hier herrschte tiefster Winter. Es gab ab jetzt nur noch Eis. Schätzungsweise war das Eis einen halben Meter dick. Die Eisaufschiebungen in Ufernähe hatten gut drei Meter Höhe erreicht. Die normale Eisdicke, ohne die Aufschiebungen, konnte unser Schiff gerade so schaffen. Oft mit „Zurück“ und „Voraus“ und „Voll Voraus“ und wieder „Zurück“. Es ging nur noch Meter für Meter voran. Die Bewegung des Eises durch die Strömung hatte zur Folge, dass die verankerten Seezeichen, die Tonnen, Bojen und Baken, die den Zwangsweg dieser schmalen Durchfahrt markieren, losgerissen wurden, mit dem Eis wegdrifteten und in irreführend falscher Position lagen. Eine Navigation auf Sicht war bei diesem diesigen Wetter ebenfalls sehr schwer.

Unser Problem bei dieser Eisfahrt, welches auch zu dem Zwischenfall führte, war eigentlich die Eisrinne, die ein vorausfahrender Tanker zog. Unser Pech bestand darin, dass dieser Tanker in Ballast fuhr und somit einen geringeren Tiefgang als unsere beladene GERA hatte. Natürlich nutzen Schiffe gern die offene Fahrrinne im Eis, die ein vorausfahrendes Schiff zieht. Nach etwa zwei Stunden, vielleicht auch früher, schließt sich diese Eisrinne wieder. Weniger dass sie zufriert, nein, der Druck der riesigen Eisfelder presst die Fahrrinne wieder zu.

Wie auch immer, wir waren auf Grund gelaufen – im Großen Belt – Halskov Rev – Nähe Korsör/Dänemark.

Ich weiß es noch wie heute, ich saß in der Messe beim Mittagessen und löffelte gerade meine Vorsuppe. Da verspürte ich einen ganz leichten Ruck. Meine Suppe schwappte nach vorne, nicht über den Rand, eben nur so ein Pendeln. Die anderen Kollegen hatten es ebenfalls bemerkt. Ein Blick durch das Bullauge zeigte aber, alles war (scheinbar) in Ordnung. Denn die Maschinen, die nun entsprechend der tatsächlichen Situation auf „Voll Zurück“ liefen, bewegten durch die von den Schiffsschrauben erzeugte Wasserströmung die Eisplatten in Richtung Vorschiff. Dabei entstand der visuelle Eindruck, dass das Schiff tatsächlich zurück fuhr.

Doch wir saßen fest. Das Schiff war bei sehr langsamer Fahrt auf eine Sandbank aufgelaufen. Wenn zehntausend Tonnen Ladung, und die Schiffsmasse dazugerechnet, in Bewegung sind, auch bei sehr geringer Fahrt, steckt eine enorme Energie dahinter. Wir waren bis zur Luke 2 aufgefahren. Das Vorschiff hat sich etwa um einen Meter angehoben.

Der vordere Doppelbodentank wurde dabei leicht eingedrückt. Als der Zimmermann das Peilrohr öffnete, um einen eventuellen Wassereintritt zu kontrollieren, kam ihm ein kräftiger Wasserstrahl entgegen. Die Ursache lag in der gepressten Luft im leeren Tank und



eben etwas Wasser aus der Bilge, welches schon immer dort war. Der Schreck über diesen Wasserstrahl war groß. Gut, zum Glück war erst mal alles heil geblieben.

Aber wir saßen fest. Das Vorschiff ruhte auf der Sandbank. Das Gewicht der Ladung drückte das Schiff unverrückbar gegen den Grund.

Unsere Situation war insofern gefährlich unklar, da sich eine Sandbank durch die Strömung und den Druck des Schiffskörpers stetig in ihrer Form verändert. Wenn dabei das Schiff unterspült wird, also nur vorn und hinten aufliegt oder, noch kritischer, wenn es nur in der Mitte aufliegt, dann besteht die Gefahr des Auseinanderbrechens des Rumpfes. Wir steckten „zum Glück“ nur mit der Nase im Sand.

Die ersten Versuche einer Selbstbefreiung zeigten sich als aussichtslos. Wir trimmten alle Treibstoff- und Wasserreserven von vorn nach achtern. Das half aber nicht.

Die Sorge um das Schiff ging nun von dem Eisfeld aus, in dem wir gefangen lagen. Wir waren manövrierunfähig. Das Eis drückte gegen den Schiffskörper. Die Strömung im Belt und die Strömungsänderungen, hervorgerufen durch die Gezeiten und den Wind, verschoben das Eis. Wir setzten unsere Motoren dagegen, um das zu stark drückende Eis zu verquirlen und vom Schiff wegzubewegen. Eine weitere große Gefahr brachten dabei allerdings die gebrochenen Eistafeln, die durch den Sog der Schraube unter das Schiff und gegen die Schiffsschraube und das Ruderblatt gezogen wurden. Diese verquirlten Eistafeln waren hier etwa fünf mal zehn Meter groß und einen halben Meter dick.

Schon nach wenigen Stunden kamen Bergungsschiffe und Schlepper und warteten auf ihren Einsatz. Sie lagen etwa eine halbe Seemeile von uns entfernt.

Ein Hilfsangebot ist bei der Seefahrt natürlich üblich und sehr oft auch nötig. Aber dies kostet alles viel Geld. Eine Hilfeleistung auf See hat eben nicht ausschließlich humanitären Charakter. Denn auch das Geschäft ist im Spiel. Wenn ein Schiff strandet, eine Bergung aus eigener Kraft aussichtslos ist oder der Eigner die Bergung nicht bezahlen kann oder will und das Schiff deshalb aufgegeben wird, dann kommen die Bergungsschlepper zum Einsatz, die das Schiff als „Strandgut“ in ihren Besitz nehmen. Vielleicht ist das nicht ganz so einfach, wie eben beschrieben, aber doch so ähnlich.

Wir waren froh, dass zu unserer Sicherheit Schlepper in Bereitschaft lagen. Schließlich waren wir ein Havarist. Und wunderbare dänische Buttermilch und frisches Gemüse und



Hochseeschlepper EISVOGEL (li.), dänischer Eisbrecher und THÄLMANN PIONIER an der Kimm



THÄLMANN PIONIER übernimmt Ladung, längsseits liegt EISVOGEL

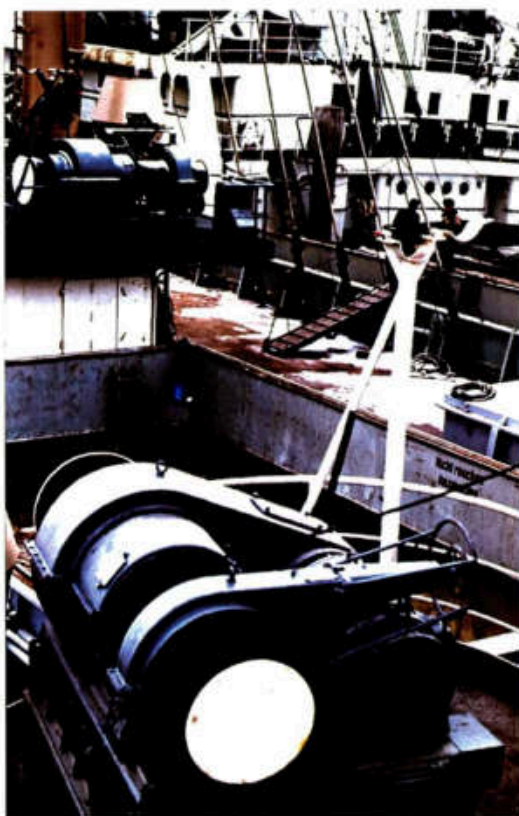
Obst kamen zu uns an Bord. Unser eigener Proviantvorrat ging nämlich zur Neige; wollten wir doch morgen in Rostock sein. Unsere ersehnte Hilfe war der Rostocker Hochseeschlepper und Eisbrecher EISVOGEL. Doch dieser lag noch in Rostock.

Sofort zu Hilfe kam uns die THÄLMANN-PIONIER, ein Schiff unserer Reederei. Wir waren zwar kein direkter Seenotfall mit Menschenbergung und so weiter, wir saßen lediglich fest auf einer Sandbank und nichts rührte sich

mehr. Eine Hilfe in unserer Situation bedeutete es, dass wir unsere Ladung aus Luke 1 und 2 in ein anderes Schiff umladen konnten, um uns vorn zu entlasten. Oh, war das eine schwere ungewohnte Arbeit. Massen von Paletten, Kisten und Behältern mussten aus den Laderäumen gehievt werden. Ananas-Marmelade aus China. So eine Menge, das muss man mit eigenen Augen gesehen haben, um es zu glauben. Kartons voller Blechdosen mit Marmelade. Natürlich auch jede Menge andere Art von Ladung. Ich war eingeteilt für die Süßöltanks. Diese großen Tanks im Vorschiff wurden, wenn sie nicht für Süßöl benötigt werden, auch anders genutzt, eben für Trockenladung. Die Schwierigkeit in unserem Fall bestand darin, dass unser vorderer Bordkran schlecht in die geöffneten Luken der Süßöltanks hinein fassen konnte. Es blieb viel zu schufte für die Männer im Tank und in den anderen Laderäumen. Die Belastung für die Mannschaft war doppelt, denn der normale Seewache-Dienst auf der Brücke und in der Maschine lief ja ebenfalls weiter. Erwähnt werden soll, auch das Küchenpersonal war in die Zusatzarbeiten mit eingebunden. Alle Dienste waren aufreibend, denn wir fuhren ja nicht gemächlich über den Ozean, sondern wir befanden uns im Havariezustand. Und zusätzlich die schwere Ladearbeit in den Luken und die verlängerten, beinahe doppelten Arbeitszeiten.

Unterstützung beim Umstauen der Ladung in unserem Schiff erhielten wir von einer Hafenarbeiter-Gang aus Korsör.

Der Wachdienst in der Maschine, obgleich die Hauptmaschinen gar nicht



Offene Luke der GERA, längsseits liegt THÄLMANN PIONIER



liefen, war sehr angespannt. Ständig musste mit Kommandos „von oben“ gerechnet werden, die hatten ja auch dicke Luft auf der Brücke. Dann kam dazu, dass beim Manöverfahren, und damit war ja stets zu rechnen in unserer Situation, mehr Personal nötig war als bei Marschfahrt. Zur regulären Wach-Besetzung kam noch ein Elektriker hinzu, der sich in Fahrstandnähe aufhielt. Der Chief war ‚unten‘ und jemand schrieb das Manöverbuch. Ja, auf einem Frachter geht es straff zu. Und es wurde ein weiterer Mann benötigt, der den Hilfskessel bediente und beaufsichtigte.

Zur Erinnerung, wir steckten im Eis. Der Hilfskessel dient der Heizung auf dem Schiff und auch der Warmwasserbereitstellung. Auf See wird die Energie dafür aus den heißen Abgasen der Hauptmaschinen genommen. Der Abgaskessel läuft dabei fast ohne Aufsicht, eine Kontrolle des Wasserstandes so jede halbe Stunde, das ist alles. Der Hilfskessel dagegen war völlig ohne Automatik. Es wurde ständig ein Mann benötigt, der den Wasserstand und den Brenner im Auge behielt und eventuell nachregelte. Also alle fünf Minuten war das schon erforderlich. Die Überwachung dieses Hilfskessels war so eintönig, dass man sofort einschlief, wenn man sich setzte. Man schlief schon im Stehen ein. Da half nur ein schwerer Hammer, den man in der Hand hielt. Schlieft man ein, fiel der runter, es polterte und man wachte auf. Doch manche hielten auch im Schlaf den Hammer fest.

Gleichwohl, lieber Leser, bei uns schlief selbstverständlich niemand auf Wache!

Wegen der Gefahr der Eispressung mussten die zwei längs als Päckchen aneinander liegenden Schiffe, also wir, die GERA auf der Sandbank, und die THÄLMANN-PIONIER neben uns, ständig Bereitschaft halten, sich voneinander zu lösen, um die Eismassen passieren zu lassen und dann neu anzudocken. Einmal, am 12. Februar, wäre doch bald alles schief gelaufen. Beim Trennen der beiden Schiffe bekam die Schraube der THÄLMANN PIONIER eine Leine zu fassen. Aus, vorbei. Nun lagen gleich zwei manövrierunfähige Schiffe nebeneinander. Das Eis drückte gegen das Schiff neben uns und schob es längs nach hinten. Durch die Neigung bzw. Schräglage der Schiffe wurden auf beiden Schiffen Ladebäume und ein Stück unserer Steuerbord-Nock weggerissen. Ein paar Leute von uns waren zu diesem Zeitpunkt zum Umstauen auf dem anderen Schiff. Sie konnten vorerst nicht mehr zurück zu uns an Bord.

Inzwischen wurde es Nacht. Die THÄLMANN-PIONIER war vom Eis eingeschlossen, trieb ab und musste ankern. Sie lag jetzt etwa eine Seemeile achteraus. Irgendwie haben die ihre Schraube wieder frei bekommen. Unseren Männern von der GERA hatte es auf der THÄLMANN-PIONIER gut gefallen, sagten sie, denn erstens waren sie nicht in deren Dienst eingebunden, zweitens befand sich ein Fernsehgerät an Bord und drittens gab es frische Verpflegung.

Mit Kraft versuchten zwei dänische Schlepper und wir mit unseren eigenen Motoren die GERA aus dem Sand zu ziehen. Keine Chance. Die entscheidende Hilfe kam letztlich vom EISVOGEL.

Da ein Ziehen und Zerren nichts brachte, wurde ein neuer, jetzt aber erfolgreicher Versuch gestartet: Der EISVOGEL wurde so an unser Schiff festgemacht, dass er mit seinem Heck quer auf unser Vorschiff hin zeigte. Er lag nun im rechten Winkel zu uns. Das Ziel dieser Aktion war ein Wegspülen des Sandes unter unserem Schiffsboden. Dies war erfolgreich. Der EISVOGEL spülte uns frei und die Schlepper zogen die GERA aus dem Schlick.

Der Schreck war überwunden. Ab ging es nach Rostock, wo wir dann am 15. Februar endlich ankamen. In Rostock warteten schon seit einer Woche Hochzeitsgäste auf ein Brautpaar, auf unsere Stewardess mit ihrem Bräutigam, unserem Ersten Koch.

## **Das Dampfschiff THÄLMANN-PIONIER – nicht nur Beginn meiner Fahrenszeit**

Das Dampfschiff THÄLMANN-PIONIER war es, auf dem mir die oft zitierten Seebeine gewachsen sind und meine Liebe zur Seefahrt, insbesondere zum technischen Bereich, geprägt wurde. Die ersten Begegnungen mit diesem Schiff hatte ich bereits weit vor meiner Fahrenszeit und noch heute, lange danach, begleitet dieses Schiff mein Leben.

Geboren 1940 in Ostpreußen, nach Flucht, Verschleppung an die Memel und Wiedereingliederung über das Internierungslager Friedland, im Volksmund auch Entlausungsanstalt genannt, wurde ich 1949 in Teterow wohnhaft. Hier fand auch meine Einschulung mit neun Jahren statt. Geendet hat meine Schulzeit nach sechs Jahren mit dem Abschluss der 8. Klasse in Rostock. Das war 1955.

In diese Zeit fiel auch die Geburtsstunde des späteren THÄLMANN-PIONIER. Um den Bau eines Schiffes zu realisieren, hatte die damalige Pionierorganisation eine Schrottsammelaktion ins Leben gerufen. Da die Organisation nach Ernst Thälmann benannt war, sollte das Schiff den Namen THÄLMANN-PIONIER tragen.

Als Kinder nahmen wir gerne an dieser Aktion teil. Mit Vaters Ziehwagen an der Hand ging es von Haustür zu Haustür mit der Bitte um Bereitstellung von nicht mehr benötigtem Schrott und Buntmetallabfällen. Meistens waren wir gerne gesehen, denn auf diese Weise fand so manche Entrümpelungsaktion statt. Interessant, was da mitunter so auf unserem Ziehwagen landete. Manches Stück war natürlich für uns Jungen von großem Interesse und fand deshalb gar nicht erst den Weg in die Sammelstelle. Das war meine erste Begegnung mit dem späteren THÄLMANN-PIONIER, wenngleich damals noch unbewusst.

Noch vierzehnjährig begann ich 1955 auf der Neptunwerft Rostock eine Lehre als Schmied. Da wir nur fünf Lehrlinge für dieses Fach waren, fand unsere Ausbildung in der Maschinenschlosserklasse statt. Für meine spätere Arbeit im Bordbetrieb war dies von großer Bedeutung. In der weiteren Ausbildung in der Schiffsschmiede wurden alle für den Bordbetrieb benötigten Schmiedeteile, wie Schäkel, Kauschen, Belegklampen, Vorreiber, Lukensüllecken, Nussspannten usw. gefertigt. Ein Teil unserer Arbeit bestand im Stellen der Reling (Schiffszaun) auf der Saling im Vormast auf der THÄLMANN-PIONIER. 1956 übernahmen das ein Altgeselle und ich. So hatte ich meine zweite Begegnung mit diesem Schiff – in schwindelerregender Höhe.

Die Lehre endete nach zweieinhalb Jahren im Februar 1958. Meine Bewerbung bei der DSR für den Maschinenbetrieb wurde mit dem Hinweis auf meinen Beruf abgelehnt. Eine Anstellung als Decksmann wäre jedoch möglich. Ich wollte aber Maschine! Man gab mir den Rat, über den Umweg bei den fahrenden Einheiten der Volksmarine oder Seepolizei Maschinenkenntnisse zu erwerben und danach die technische Laufbahn bei der DSR einzuschlagen. Ich folgte diesem Rat, allerdings ohne in den dreieinhalb Jahren Armeezeit jemals ein Schiff betreten zu haben. Umso erstaunlicher, dass ich mit dem Zeitpunkt der Entpflichtung zu Hause eine Mitteilung der DSR lesen konnte, für mich liege ein Seefahrtsbuch vor und ich möchte mich zwecks Abschluss eines Arbeitsvertrages melden.

Meinen ersten Heuerschein bekam ich von Frau Teufel ausgehändigt. Musterung als Storekeeper auf dem THÄLMANN-PIONIER, zwar kein unbekanntes Schiff, aber eine mir völlig unbekannte Tätigkeit. Ich wollte nichts kaputt machen und begnügte mich mit der Auskunft, es wäre eine Aufgabe im Maschinenbereich. In all den Jahren habe ich nicht ergründen können, warum mich die DSR als Storekeeper eingestellt hat. Für diese Tätigkeit wurden immer



erfahrene Kollegen mit guten handwerklichen Fähigkeiten aus dem Maschinenbereich gemustert. Und warum dann ich?

Mit meinem ersten Heuerschein und den notwendigen Utensilien für eine acht- bis zehnwöchige Reise heuerte ich am 5. Mai 1962 auf dem THÄLMANN-PIONIER an. Ich bezog zusammen mit dem II. Elektriker eine Zwei-Mann-Kammer auf dem Oberdeck. Die Kammer war mit Doppelstockkoje, Backskiste, Doppelspint und Waschbecken ausgerüstet. Welch ein Gefühl – die erste Koje auf einem Schiff! Ich war zugleich am ersten Ziel meiner beruflichen Wünsche angekommen. Und das ausgerechnet auf dem THÄLMANN-PIONIER! Meine dritte und wichtigste Begegnung hatte stattgefunden.

Der THÄLMANN-PIONIER wurde auf der Neptunwerft Rostock als letztes, für die damalige Zeit modernes, mit Ölfeuerung ausgestattetes Dampfschiff gebaut und am 15. März 1957 an die DSR übergeben. Die Innenausstattung entsprach den damals als Serie für die Sowjetunion gebauten kohlebefeuernden Dampfschiffen. Tischdecken und Vorhänge in der Offiziersmesse waren aus Samt. Kapitän und Chief hatten im Bad eine Badewanne. Der Mannschaftsbereich allerdings war sehr spartanisch ausgestattet. Mit einer Länge von 105,70 m und einer Tragfähigkeit von 3952 t gehörte das Schiff zur sogenannten Mitteltonnage und war im Levantedienst, vorwiegend in der Trampfahrt der Nordlevante eingesetzt.

Mein Dienstbeginn fiel in die Vorbereitung für die nächste Reise. Ich fragte mich zu meinem direkten Vorgesetzten, dem I. Ingenieur Jochen Polter, durch. „Bleiben Sie erstmal immer in meiner Nähe und gehen Sie mir zur Hand“, waren seine ersten Worte. „Für eine Einweisung ist heute keine Zeit. Das machen wir morgen um 7.50 Uhr in der Werkstatt.“ Zu dieser Zeit hatten sich täglich alle nicht im Wachbetrieb eingesetzten Kollegen, auch die Ingenieure, einzufinden. Die notwendigen Wartungs- und Reparaturarbeiten waren zwischen den Ingenieuren schon abgestimmt, wurden aber bei der Arbeitseinteilung nochmals erläutert und das notwendige Personal für die einzelnen Maßnahmen zusammengestellt.

Herr Polter führte mit hoher fachlicher Kompetenz ein strenges, aber herzliches Regime. Das war bei einer Mindestbesetzung laut Musterrolle mit 19 Mann für den Maschinenbereich auch notwendig. Meistens waren aber wegen des hohen Arbeitsaufwandes zusätzlich zwei bis drei Tagesdienstler und zwei Lehrlinge gemustert. Gefahren wurde im Drei-Wachen-Betrieb. Der hohe Personalaufwand erklärt sich schon alleine durch die Besetzung jeder Wache mit jeweils einem Wachingenieur, zwei Maschinenassistenten und zwei Heizern im Seebetrieb. Mir stand mit einem Elektro- und einem Autogen-Schweißgerät, einer Drehbank und einem Kurzhobler (Schepping) eine gut ausgestattete Werkstatt zur Verfügung. Die Arbeit machte Spaß. Körperlich schwere Arbeit unter extremen Bedingungen hatte ich ja gelernt. In den einzelnen Stores hatte ich mir bald eine Übersicht über die vorhandenen Ersatzteile und Verbrauchsstoffe verschafft. Teilte mir der I. Ingenieur anfangs noch die Arbeiten für den laufenden Tag zu, blieb nach und nach immer mehr Freiraum für die Entwicklung meiner eigenen Selbstständigkeit. Später wurde ich nicht selten nach meinem geplanten Tagesablauf gefragt.

Die erste Reise ging durch den Nord-Ostsee-Kanal in Richtung Nordlevante. Es herrschte ein gutes Bordklima, Verpflegung und Unterkunft waren gut und die Tage vergingen schnell. Was wollte man in einem Alter von 21 Jahren mehr?! Die gefürchtete Seekrankheit machte mir nicht zu schaffen. Beim Verlassen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel hatte uns die Nordsee zwar mit einer Windstärke 6 bis 7 empfangen und mir fiel auch kurz das Essen aus dem Gesicht, aber ursächlich dafür kann auch der während der Kanal-Passage von mir gegebene Einstand gewesen sein. Witterungsbedingt musste ich danach jedenfalls nicht mehr die Fische füttern.

Unvergessen bleibt mein erster ausländischer Hafen bei der Seefahrt. Venedig, die Stadt der Liebe und vieler Sehnsüchte. Oft besungen und von manchem Dichter beschrieben.

Welch ein erhabenes Gefühl, der erste Landgang und dann die Lagunenstadt. Mit 21 Jahren von der Rialto-Brücke ins Wasser gespuckt, den Gondolieri zugesehen, die erste Coca-Cola überhaupt, und die in einem Straßencafé auf dem San-Marco-Platz getrunken. Ich war überwältigt, im Übrigen auch vom Cola-Preis. Der betrug damals schon umgerechnet acht DM, mein Valuta-Tagessatz lag bei 1,90 DM. Jede Freizeit wurde für den Landgang genutzt. Es gab ja so vieles zu sehen. Oh Seefahrt, wie bist du so schön! Allerdings folgten dann drei Reisen nach Durres (Albanien) und zurück. Auch das gehörte zur Seefahrt.

Ich verbrachte zwei gute Jahre auf diesem Schiff und habe viele Häfen in Italien, Frankreich und im Schwarzen Meer gesehen, die wir später mit anderen Schiffen nicht mehr angelaufen sind. Während meiner letzten Zeit auf diesem Schiff redeten der Chief Ernst Bagehorn und Jochen Holter immer hartnäckiger auf mich ein, ich sollte doch ein Patent erwerben. Auf Grund meiner kurzen Schulzeit war ich dazu aber nicht bereit. Man überredete mich jedoch, bei der DSR an einer Qualifizierung als Kältemaschinist (Eisbär) teilzunehmen. Nach Abschluss würde eine Musterung in dieser Dienststellung erfolgen, meine Tätigkeit als Storekeeper sollte ich aber beibehalten. Dieses Angebot verlockte, war es doch mit einer höheren Heuergruppe und, was noch wichtiger war, mit dem Bezug des Valuta-Tagessatzes als Offizier verbunden. Dass die ganze Aktion eine Irreführung war, merkte ich erst, als ich für das Wintersemester 1964 plötzlich an der Ingenieurschule in Warnemünde eingeschrieben war. Später darauf angesprochen, bekam ich von beiden Vorgesetzten nur ein breites Grinsen zur Antwort und die Erklärung, dass alle ihre Bemühungen, mich selbst zu bewerben, ja keinen Erfolg gehabt hätten.

Mit Abschluss des ersten Schulbesuchs erhielt ich ein Maschinenpatent, welches mich berechnete, auf Schiffen der Mitteltonnage als Wachingenieur zu fahren. Anfang 1965 wurde ich auf dem THÄLMANN-PIONIER als III. Ingenieur gemustert. Ich hatte eine eigene Wache und war in der Laufbahn als technischer Offizier angekommen. Somit war die vierte, aber nicht letzte Begegnung mit dem THÄLMANN-PIONIER vollzogen.





Leider musste ich im Dezember 1965 schweren Herzens und mit einem flauen Gefühl in der Magengegend als II. Technischer Offizier auf mein erstes Motorschiff aufsteigen. Mein flaes Gefühl war aber unbegründet, denn wer die ganzen Zusammenhänge auf einem Dampfschiff beherrscht, kann auch mit gutem Gewissen auf ein Motorschiff aufsteigen. Selbst später, nach weiterem Schulbesuch und Musterung als I. Technischer Offizier auf Motorschiffen konnte ich für meine Tätigkeit immer auf die umfangreichen Erfahrungen in meinen Anfangsjahren zurückgreifen.

Die fünfte und letzte Begegnung mit dem THÄLMANN-PIONIER hängt heute bei mir im Wohnzimmer an der Wand. Im Juli 2017 habe ich mir das Schiff vom Marinemaler Holger Hartleb (vgl. BG VI, Redaktion, Der Hobbymaler) in der Größe 40 × 100 cm als Ölgemälde anfertigen lassen. Die Ausdruckweise und Detailgenauigkeit des Bildes begeistern mich immer wieder und lassen viele schöne Erinnerungen aus dieser Zeit, die nun schon über 50 Jahre zurückliegt, wach werden.



Es sei mir erlaubt, eine dieser Erinnerungen anzufügen.

Pfingsten 1962 lagen wir mit dem DS THÄLMANN-PIONIER in Neapel. An den Feiertagen wurde im Hafen nicht gearbeitet. Demzufolge hatten auch alle nicht für die Hafenwache und den laufenden Bordbetrieb eingesetzten Besatzungsmitglieder frei.

Wie üblich fand man sich auch am Pfingstsonntag um 10 Uhr zur Smoketime an Luke 3, in Nähe der Kombüse, ein. Die Kombüse hielt zu dieser Zeit immer, entsprechend der Witterungsverhältnisse, ein kaltes oder ein warmes Getränk bereit. Es war ja Feiertag, also hatten einige Kollegen eigene Getränke, abgefüllt in Flaschen und mit einem Kronkorken versehen, mitgebracht und teilweise auch schon geleert. Man war ausgelassen und genoss das schöne Wetter, mit Blick auf das wunderbare Panorama – auf einer Seite das blaue Mittelmeer, auf der anderen Seite die bergige Landschaft.

Zu dieser schon etwas ausgelassenen Runde gesellte sich auch Kapitän Just. Dem Feiertag entsprechend hatte er sich ganz in Weiß gekleidet: Kurze Hose, kurzärmeliges Hemd mit Schulterstücken, versehen mit vier goldenen Streifen, und Kapitänsmütze auf dem Kopf. Das angebotene Bier wurde nicht abgelehnt und die Gespräche bewegten sich mitunter schon auf der heiteren Ebene. Irgendwie wurde man auf eine in der Nähe des Liegeplatzes befindliche Kohlehalde und darauf spielende Hunde aufmerksam. Später konnte nicht mehr festgestellt werden, wer die Gespräche in Richtung „Bordhund“ geleitet hatte. Kapitän Just war als Hundeliebhaber bekannt, zu Hause wartete immer eine Bulldogge auf Herrchen. Die Anschaffung eines Bordhundes fand damit auch die Zustimmung des Kapitäns und umgehend setzte sich eine sechs- bis achtköpfige Gruppe „Hundefänger“ unter Leitung von Kapitän Just in Richtung Kohlehalde in Bewegung. Die an Bord verbliebenen Kollegen schauten mit Interesse und viel Gelächter den folgenden Fangversuchen zu. Nach einiger

Zeit kam der Fangtrupp mit einem etwa halbjährigen Rüden zurück. Gezeichnet von der Kohlehalde und dem Abwehrverhalten einiger Hunde mussten alle erstmal unter die Dusche. (Ich habe den Kapitän übrigens nie wieder in der schmucken weißen Uniform gesehen.) Ein Hund ohne Papiere und Gesundheitszeugnis an Bord! Einige Jahre später wäre so etwas unmöglich gewesen.

Bei dem Rüden handelte es sich um einen echten HAKÖ (Hafenköter). Die Abstammung konnte man als geschäfter Labrador mit einem Einschlag von gedackeltem Windhund bezeichnen. Das Gesamterscheinungsbild kam jedoch einem zu klein geratenen Schäferhund nahe. Von der Besatzung wurde er liebevoll verwöhnt. Messe und Kombüse waren tabu, aber mitunter schaute er am Kombüsenschott lange dem Wirken des Kochs zu und bekam so manchen guten Happen zugesteckt.

Auslaufend Neapel wurde unser Hund richtig seekrank. Die ersten drei Tage verbrachte er im Ring einer aufgeschossenen Manilaleine unter der Back. Nichts konnte ihn dazu bewegen, die schützenden Aufbauten aufzusuchen. In dieser Phase wurde er vom Kabelgeist gut versorgt. Nach überstandener Seekrankheit begannen das Verwöhn-Programm und die Verzieh-Arbeit. Über die Namensgebung wurde lange gesprochen. Man einigte sich schließlich auf den Namen Froms. Von allen ihm beigebrachten Dummheiten ist noch besonders lebhaft in Erinnerung, dass er sich bei der Frage „Wie machen die Mädchen in Hamburg?“ auf den Rücken legte und anfang zu hecheln. (Der Gesichtsausdruck der einmal in Wismar an Bord befindlichen Ehefrauen reichte bei dieser Vorführung von pikiert bis schmunzelnd.) Wir waren eben jung und hatten noch jede Menge Unfug im Sinn.

Unser Hund war in das Bordleben gut integriert. In den Häfen machte er eigenständig seine Landgänge und war zum Auslaufen immer wieder pünktlich an Bord zurück.

1963 gingen wir zur großen Klassifikation für längere Zeit in die Neptunwerft in Rostock. Die Besatzung wurde auf ein Minimum reduziert und die Bordversorgung eingestellt. Ich gehörte zur Stammbesatzung, war Rostocker Heimschläfer und habe die gesamte Wertzeit mitgemacht. Die Einstellung der Bordversorgung wurde für unseren Hund zum Problem. Kapitän Just, auch Rostocker, meinte aber, wo ein Hund satt wird, werden auch zwei Hunde satt und nahm ihn kurzerhand mit zu sich nach Hause.

Etwa drei bis vier Wochen später, es war ein Sonntagnachmittag. Bei ausgezeichnetem Sommerwetter wurde der Universitätsplatz in Rostock zur Flaniermeile, so auch für zwei Seeleute unseres Schiffes. Gemeinsam befanden sie sich in Höhe des Barocksaals, als Frau Just, aus der Breiten Straße kommend, auf den Uni-Platz einbog. Hoherfreut über die Begegnung (mit dem Hund) riefen die beiden Seeleute laut und wiederholt den Namen „Froms“ quer über den Uniplatz. Natürlich sehr zum Gaudi der Passanten, die sich nicht nur über den Namen, sondern auch über die lautstarke Wiedersehensfreude unseres Bordhundes amüsierten. Frau Justs Reaktion auf die lauten Rufe in ihre Richtung hingegen war wenig amüsiert und sie kehrte schnell in die Breite Straße zurück.

Zu Dienstbeginn am Montagmorgen brachte Kapitän Just unseren Hund kommentarlos zurück an Bord. Aus seinem Gesichtsausdruck konnten wir einen eher unerfreulichen Sonntagabend im Hause Just schlussfolgern. Gleichzeitig bekamen wir Order, dem Hund einen anständigen Namen zu geben. So riefen wir ihn fortan Jonas.

Auch Jonas hat die Wertzeit dank der Werftkantine und manchem Stück Frühstücksbrot gut überstanden. Während der folgenden Reisen hatten wir mit ihm unsere Ablenkung vom normalen Bordleben und er ein gutes Zuhause. Was uns immer Rätsel aufgab war die Verlässlichkeit, mit der er selbst in Häfen, die wir erstmals anliefen, immer pünktlich zurück zum Auslaufen kam. Dieses Rätsel löste sich erst durch einen Zufall bei einem Hafenaufenthalt



in Piräus. Dort wurden nämlich an der Tyfonanlage des Schiffes Wartungsarbeiten durchgeführt. Tyfone haben einen tiefen, lauten Ton und sind auf Dampfschiffen eingebaut. Motorschiffe hingegen sind mit einer druckluftbetriebenen Signalpfeife ausgestattet und unterscheiden sich im Ton merklich von einem Tyfon.

Bei der Funktionsprobe des Tyfons jedenfalls war plötzlich unser Hund an Bord und machte auch gar keine Anstalten, wieder an Land zu gehen. Augenscheinlich wartete er auf das Auslaufen unseres Schiffes. Damit war alles klar. Vor Auslaufen des Schiffes erfolgt ja das Seeklarmachen, wozu auch immer die Überprüfung der Funktionstüchtigkeit aller Aggregate, Überwachungsanlagen und Signaleinrichtungen gehörte, so auch des Tyfons. Jonas hatte sich also gemerkt, wenn die THÄLMANN-PIONIER Tyfon gibt, heißt es: Zurück an Bord, es geht wieder auf See!

Reisen später, wieder in Piräus, half allerdings auch mehrmaliges Betätigen des Tyfons und selbst eine Verzögerung des Auslaufens nicht. Unser Hund erschien einfach nicht mehr an Bord. Mit gedrückter Stimmung liefen wir aus. Manch harter Seemann stand an der Reling und schaute mit traurigem Blick auf das langsam am Horizont verschwindende Piräus. Die Umstände für den Verbleib konnten auch auf späteren Reisen nicht geklärt werden.

Obwohl wir unseren Hund sehr vermissten, kam eine Neuanschaffung nicht mehr in Frage. Die Zeiten hatten sich geändert, die nunmehr dafür benötigten Genehmigungen und Gesundheitspapiere wären, wenn überhaupt möglich, viel zu aufwändig in der Beschaffung gewesen. Und Froms hätte ein genehmigter Bordhund ganz sicher auch nicht heißen dürfen.

Rolf Beckert

### **Drei Pfund – ohne Knochen**

Wir lagen mit der GERA in der Werft in Warnemünde. Am hinteren Laderaum, Luke 5, war das Schiff ein bisschen eingedellt. Die Werft musste eine Stahlplatte der Außenhaut auswechseln. Die Platte befand sich zufällig an der Stelle, wo auch die Rohre einiger WCs nach außenbords führten. Diese Rohrleitungen wurden zwangsläufig mit ausgebaut.

Der Leser kann sich schon beinahe vorstellen, was nun passierte.

Der Bootsmann betrat eine Matrosenkammer und fragte scheinbar scherzhaft: „Na, Leute, heute schon geschissen?“

„Aber selbstverständlich, Bootsmann, drei Pfund – ohne Knochen!“

„Dann geh mal schnell mal zu Luk 5 und nimm einen Eimer mit. Da liegen sie noch, deine drei Pfund ohne Knochen!“

## Seemann, dein Seefahrtsbuch

Ein Seefahrtsbuch? Was ist das? Heißt so die Fahrplanbroschüre der Weißen Flotte? Diese Fragen stellen sich nachfolgende Generationen, wenn noch einmal die Sprache darauf kommen sollte. Das deutsche Seefahrtsbuch ist passé. Seit Inkrafttreten der Passverordnung am 1. November 2007 ist das Seefahrtsbuch kein Passersatzpapier mehr. Seit dem 1. August 2013 werden sie nicht mehr offiziell geführt, 141 Jahre nach ihrer Einführung im Deutschen Reich durch die Seemannsordnung von 1872. Eine Ära ging zu Ende, mit ihr ein letzter Teil dessen, was den Seemann vom Landei unterschied. Das Musterungsverfahren wurde mit diesem Tage ebenfalls abgeschafft, die Seemannsämtler wurden dichtgemacht. Stattdessen stellen Reedereien heute maschinelle Dienstbescheinigungen aus, eine lose Zettelsammlung, welche die Fahrzeiten an Bord der Seeschiffe dokumentiert. Bestehende Seefahrtsbücher können noch bis zum 31. Mai 2019 geführt werden. Renommiertere Reedereien geben inzwischen eigene „Seefahrtsbücher“ heraus.

Die Geschichte des Seefahrtsbuches, ausgestellt vom Seefahrtsamt der Deutschen Demokratischen Republik, endete schon Anfang der 1990er-Jahre. Viele Seeleute haben mit diesem Dokument ihre eigenen Erfahrungen gesammelt, knüpfen Erinnerungen daran, nicht immer nur gute. Dabei soll hier von den Schwierigkeiten nicht die Rede sein, bevor der Antragsteller aus Rostock oder Dresden ein solches Dokument überhaupt in den Händen halten konnte.

Gemäß dem Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation war das Seefahrtsbuch ein „Staatlicher Ausweis für Seeleute“. Im Besonderen galten die Verfügungen des Seefahrtsamtes über die Beantragung, Ausstellung und Aufbewahrung von Seefahrtsbüchern. Nach diesen galt das Seefahrtsbuch des DSR-Seemannes nicht mehr nur als Arbeitsnachweis, sondern besonders als Dokument für den grenzüberschreitenden Verkehr. Es galt jedoch





VEB Kombinat  
Seeverkehr und Hafenwirtschaft  
— Deutfracht/Seereederei —

Datum: \_\_\_\_\_

## Einzugsbescheinigung

010806 \*:

Am heutigen Tage wurde das Seefahrtsbuch Nr. \_\_\_\_\_  
des/der Genossen/Genossin \_\_\_\_\_

Name

Vorname

befristet eingezogen.

Diese Bescheinigung berechtigt in Verbindung mit dem

Personalausweis Nr. \_\_\_\_\_

für die Zeit vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

zum Betreten der Kombinatbetriebe.

Betriebsstempel

Unterschrift des Abteilungsleiters

ODR W II II 15-85 Ag 310-86 DDR-C-5V 378 30 5918 DSR-Nr. 7.0.10007-2

nicht als Sozialversicherungsausweis wie anderenorts. Zum Überschreiten von Staatsgrenzen war bis in die jüngste Vergangenheit fast überall auf der Welt ein Pass notwendig, in den Ein- und Ausreisevisen eingetragen wurden. Das Ausreisevisum im Seefahrtsbuch des DDR-Seemanns war der sogenannte „Sichtvermerk“. Beide, Seefahrtsbuch und Sichtvermerk, galten für jeweils zehn Jahre. Ein Einreisevisum benötigte der Seemann nicht, wenn das Schiff in einen fremden Hafen einlief. Das wurde durch das o.g. internationale Übereinkommen geregelt. Nach DDR-Recht war das Seefahrtsbuch kein privates Reisedokument wie der Reisepass, sondern ein Dienstausweis, der nur für die Berufsausübung an Bord galt. Nach der Pass- und Visaverordnung (PVAO) der DDR waren deshalb nach Wegfall der Gründe, die zu seiner Ausstellung führten, die Seefahrtsbücher vom zuständigen Betrieb an das Seefahrtsamt zurückzugeben. Dort wurden sie vernichtet. Diese Regelung führte bis in die jüngste Vergangenheit zu Missverständnissen und Zweifeln an deren Rechtmäßigkeit.

Heike Metz schildert: „Ich habe mein Seefahrtsbuch am Montag nach dem berühmten 7. Oktober 1989 abgegeben. Zu einem späteren Zeitpunkt war ich nochmals in Rostock und habe dort auf dem Seefahrtsamt dessen Herausgabe mit dem Hinweis verlangt, dass solche Dokumente nicht vernichtet werden dürften und das Buch mein Eigentum wäre. Dies musste wohl so eine Anweisung gewesen sein, die ich aufgeschnappt hatte. Jedenfalls war der Beamte mit meinem Wunsch völlig überfordert und meinte nur immer, dass die Seefahrtsbücher vernichtet worden wären. Ich habe erwidert, dass das nicht sein könne und wenn ja, dann würde ich Anzeige erstatten. Daraufhin hat sich der völlig verunsicherte Mann auf die Suche begeben und mir mein Seefahrtsbuch gebracht. Er wusste nicht, wie er die Herausgabe rechtfertigen könne, und im Laufe unserer Diskussionen machte er den Vorschlag, die Seiten 3 und 4 mit der Personenbeschreibung herauszutrennen und die Seiten 1 und 2 „ungültig“ zu stempeln. Damit behielt er einen Teil meines Seefahrtsbuches und ich bekam den Rest, der für mich wichtig war.“

Detlef Stolz machte diese Erfahrung. „Man konnte damals bei Abgabe des Seefahrtsbuches entweder wegen Verlassens der aktiven Seefahrt, oder wenn ein neues Seefahrtsbuch fällig wurde, darum bitten, es mit einem Stempel „Als Ausweis ungültig“ zu versehen und es sich wieder aushändigen zu lassen. Das hat zumeist funktioniert. Nur bei den Büchern von 1975 bis 1980 klappte es wohl trotz dringender Bitten nicht. Es hieß damals, laut neuer Anweisung müssen die Bücher eingezogen und vernichtet werden. Auch nach 1990 wurde versichert, dass die Bücher aus dem genannten Zeitraum nicht mehr existierten.“

Norbert Schmidt berichtet: „Mir ging es ebenso wie vielen langjährigen DDR-Seeleuten, die etwa Anfang der 1980er-Jahre ihr Seefahrtsbuch abgeben mussten, als ein Nachfolge-Buch notwendig geworden war. Es wurde mir damals erklärt, dass alle vollen Seefahrtsbücher eingezogen werden müssen und unter notarieller Aufsicht verbrannt würden. Ob es eine generelle Umtauschaktion für alle ausgegebenen Seefahrtsbücher gegeben hat, ist nicht bekannt. Meiner Meinung nach gibt es keine Behörde oder kein Archiv, die oder das diese alten DDR-Seefahrtsbücher aufgehoben hat.“

Für 10 Mark Trinkgeld erhielt Walter Jangel, als er eines seiner Seefahrtsbücher beim Seefahrtsamt abgeben sollte, es als „ungültig“ gestempelt zurück. Damit erfreut er sich der Tatsache, sämtliche seine Seefahrtsbücher zu besitzen.

Auch Jürgen Marnau ist einer dieser Glücklichen. „Ich besitze noch alle meine insgesamt vier Seefahrtsbücher. Alle haben das gleiche Format. Nr. 1206/54 ist in schwarz, alle anderen sind in blauer Farbe. Das erste Dokument hat auf der ersten Einbandseite keinen DDR-Prägedruck und auch nicht die Aufschrift „Seefahrtsbuch“. Es wurde ausgestellt vom Amt für Arbeit, darunter „Seemannsamt“. Das zweite Buch hat das Ausstellungsdatum 3.7.1956. Nur in diesem Ausweis befindet sich ab Seite 50 bis Seite 60 der (meines Erachtens vollständige) Text der damals gültigen ‚Verordnung über die Arbeit und das Verhalten an Bord von Seeschiffen‘ (Seemannsordnung) vom 16. April 1953. Das vierte Buch war gültig bis 2.10.1993 gemäß der Bestimmungen des Einigungsvertrages.“

Offensichtlich gab es rund um die Seefahrtsbücher mehr Dinge zwischen Himmel und Erde als sie sich der Mensch träumen ließ, denn Kurt-Werner Langer hat eine spezielle Erfahrung gemacht: „In den 70er-Jahren wurde ich von der Arbeitsökonomie aufgefordert, ein neues Seefahrtsbuch zu beantragen. Dort tauschte ich zu gegebener Zeit auch mein altes Dokument in das neue zweitausgestellte Seefahrtsbuch um. Das alte wurde einbehalten. Mittlerweile waren einige Jahre ins Land gegangen, die Damen von der Arbeitsökonomie waren ins Rentenalter gekommen und räumten ihren Schreibtisch aus. Dort stießen sie auf mein erstes Seefahrtsbuch. Ich wurde benachrichtigt und es wurde mir ausgehändigt. Ich wunderte mich zurecht, weil ich immer wieder gehört hatte, dass man sein ungültiges Seefahrtsbuch nicht so ohne weiteres zurückerhielt.“

Als die Zeit für ein drittes Buch herankam, alle Formalitäten erfüllt waren, machte ich mich diesmal auf den Weg zum Seefahrtsamt, um mein neues Buch abzuholen. Offensichtlich war ich nicht zur rechten Zeit am rechten Ort, denn all mein Bitten und Betteln half nicht, das alte Buch bekam ich nicht zurück. Es gab das Gerücht, dass der, der bis zum Frühstück beim Seefahrtsamt vorspricht, sein Buch zurückerhält. Meines jedenfalls wurde einbehalten mit der Begründung, das Buch könne zur Republikflucht genutzt werden. Vielleicht wäre das mit einem fingierten Reiseauftrag über den Grenzübergang Herrnburg tatsächlich möglich gewesen. Aber hatte das der Seemann nötig? Leider handelte es sich dabei um mein Seefahrtsbuch mit den meisten Stempeln. Ich hatte mit ihm eine Flugreise aus dem Iran über Kuwait nach Frankfurt/Main und von dort über Prag nach Berlin-Schönefeld gemacht. Die



3

**Personalbeschreibung**  
Personal particulars

Familiennamen  
Surname *Marmain*

Vornamen  
Christian Names *Heinz*

Geburtsort  
Date of Birth *20. 11. 1914*

Geburtsort  
Place of Birth *Darmstadt*

Staatsangehörigkeit  
Nationality *Deutsch*

«Фамилия»  
Имя  
День рождения  
Место рождения  
Подданство

Haare  
Augen *blau*

Besondere Kennzeichen: *keine*

Familienstand nach dem Steuerbuch: *ledig*

Es wird bescheinigt, dass der Inhaber des obestehenden Lichtbilds das obestehende Lichtbild dargestellte Personal ist, die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig gezogen hat.

Rostock den 11. NOV 1954

**AMT FÜR ARBEIT**  
Seemannsamt

*Marmain*

**Als Ausweis gültig**

10

Inhaber ist angemustert als *Trimmer*

auf dem Dampf-, Segel-, Schiff:  
Motor-, Leichter:

U-Signal *DHWI* BRT *3258*

Heimat-  
Registrier-  
Hafen *Rostock*

geführt von Kapitän *Zinn*

gegen eine Heuer von *22 Heuertabelle* DM monatlich

für die Reise  
Zeit *unbestimmt*

Dienstantritt erfolgte am *4. 11. 1954*

Nach Angabe des Kapitäns pflichtversichert bei:  
*SVK Rostock*  
*Rostock* den *11. NOV 1954*

**AMT FÜR ARBEIT**  
Seemannsamt

Anmusterung ist unterblieben, weil

11

Inhaber war auf dem Dampf-, Segel-, Schiff  
Motor-, Leichter:

U-Signal *DHWI* BRT *3200*

während der Reise von  
nach *Gr. Fahrt*  
vom *4. Nov. 54* bis *15. Nov. 55*  
(*4. Nov. 54* Monate *11* Tage)

als *Trimmer* tätig.

Er war während dieser Zeit pflichtversichert bei:  
*SVK Rostock*  
mit einer Heuer von *Tarif* DM monatlich  
*Wisma* den *15. MRZ 1955*  
*J.V. Herden I. Off.*  
(Unterschrift des Kapitäns)

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.  
*Wisma* den *15. MRZ 1955*

**AMT FÜR ARBEIT**  
Seemannsamt  
I.A.

Abmusterung ist unterblieben, weil

Ein- und Ausreisestempel dokumentierten das. Somit ging mein Buch wohl in den Reißwolf und mir bleiben nur die Erinnerungen.

Später hörte ich, dass man bei entsprechenden Beziehungen trotz aller Zwänge sein Buch sehr wohl zurückerhielt.“

Obwohl dieses Dokument für den Dienst an Bord unabdingbar war, wurde ihm nur allzu oft nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Eine erhebliche Anzahl von Seefahrtsbüchern ging jährlich verloren, nicht zuletzt durch Leichtsinn des Besitzers. Man ließ es liegen, gab es im Mantel an der Garderobe ab, stellte Gepäck mit diesem wertvollen Inhalt unbeaufsichtigt ab. Mancher verwahrte sein Handgeld darin und machte es damit für Langfinger besonders interessant.

Kapitän H. Mund, Seefahrtsamt, schilderte einige Fälle:

„Maschinenassistent V. verließ den Interclub in Wismar im angetrunkenen Zustand. Am nächsten Tag stellte er den Verlust seines Seefahrtsbuches fest. Über den Verbleib konnte er nur Vermutungen anstellen.

Heizer B. wollte mit einem Mädchen in die Ulmenbar. Der Andrang war groß. Er wollte nicht warten und bat die vorne Stehenden, ihm zwei Flaschen Sekt herauszubringen. Ein Jugendlicher brachte ihm den Sekt und eine Flasche Wodka. Diese tranken sie bei dem in der Nähe wohnenden Jugendlichen aus. B. schlief dann dort in einem Nebenraum ein. Als er am nächsten Morgen erwachte, war seine Lederjacke mit dem Seefahrtsbuch verschwunden.

Der Technische Offizier B. hielt sich am 2. März 1981 von 10 bis 18 Uhr in mehreren Gaststätten auf und verließ die letzte im volltrunkenen Zustand. In seiner Wohnung schlief er dann bei offener Wohnungstür. Danach war das Seefahrtsbuch verschwunden.

Der Kochsmaat B. übergab einem ihm Unbekannten namens Peter seine Jacke mit dem Seefahrtsbuch zur Abgabe an der Garderobe in der Gaststätte ‚Teepott‘ in Warnemünde. Er erhielt aber von diesem keine Garderobenmarke. Als er diese Gaststätte verlassen wollte, waren weder ‚Peter‘ noch seine Jacke und das Seefahrtsbuch zu finden. Dafür erhielt er später einige Rechnungen von Lokalen, in denen ‚Peter‘ mit dem Seefahrtsbuch Zechprellereien begangen hatte.

Der Elektriker Sch. fuhr mit dem Zug von Rostock nach Leipzig. Als er zur MITROPA ging, ließ er sein Gepäck im Abteil in der Obhut von zwei älteren Damen. Als er in seiner Wohnung sein Gepäck auspackte, fehlte die Brieftasche mit Scheckheft usw. sowie dem Seefahrtsbuch.“ (VV 82/4)

Es ist ein Trugschluss, daraus zu schlussfolgern, dass Seeleute ihr Seefahrtsbuch hauptsächlich im volltrunkenen Zustand verloren. Meistens ereignete sich dieser Verlust auf viel profanere Weise. Frank Glaß kann ein Lied davon singen:

„Für einen Einkauf in der Sowjetunion von mehr als 30 Rubel brauchte ich sogenannte Traveller Schecks. (s. Frank Glaß, Einkauf bei Freunden, in diesem Band) Nach einem dafür notwendigen Besuch der Staatsbank auf dem Dr.-Külz-Ring in Dresden – als Beleg meines Wunsches das Seefahrtsbuch am Mann – hatte mich ein Kumpel mit dem Trabi seiner Mutter wieder nach Hause gefahren. Kurz noch ein Besuch in der HO-Kaufhalle wegen diverser Getränke und dann nach Hause. Etwa zehn Tage später kam das Telegramm der Arbeitskräftelenkung für den Wiedereinsatz an Bord. Die Sachen wurden gepackt und alle Unterlagen und Papiere bereitegelegt. Verdammte, wo war das Seefahrtsbuch? Es lag nicht an seinem Stammpflicht. Das Theater nahm seinen Lauf und die Suche nach dem kleinen blauen Büchlein begann. Nach stundenlanger Suche ohne Erfolg musste ich zur Post fahren, um ein Ferngespräch mit Herrn Strohpagel in Rostock führen zu können. Er war natürlich über die von mir geschilderten Umstände überhaupt nicht begeistert, denn er brauchte nun einen







anderen III. Offizier. Er sagte nur ganz kurz: ‚Du hörst von mir oder vielleicht findest du es doch noch. Melde dich in zwei Tagen bei mir, damit du eine schriftliche Stellungnahme abgeben und dich einer Befragung stellen kannst.‘ Er gab mir noch den Tipp, den Verlust auch der Polizei zu melden und ich dort nachfragen solle, ob es vielleicht abgegeben worden sei. Gesagt, getan, allerdings wurde ich auf dem Revier nur nach der Seefahrtsbuchnummer gefragt, die ich zum Glück auswendig wusste, und mit der Auskunft ‚Hier wurde kein Buch abgegeben‘ wieder nach Hause geschickt. Nach etwa vierzehn Tagen kam ein Telegramm aus Rostock, um dort mein Seefahrtsbuch zu empfangen und auf MS PINGUIN aufzusteigen. Ohne Kommentar bekam ich mein Seefahrtsbuch zurück.

In meinem Seefahrtsbuch befand sich jedoch ein kleiner Zettel mit der Adresse des ehrlichen Finders. Dieser wohnte einen Häuserblock weiter von meiner Wohnung entfernt. Ich besuchte ihn sofort nachdem ich wieder in Dresden war. Er erklärte mir, er habe das Buch auf dem Parkplatz an der Kaufhalle gefunden und da er keine Heimatadresse im Buch gefunden habe, habe er es umgehend auf das Polizeirevier gebracht. Auf dem war mir gesagt worden, dass kein Buch abgegeben worden sei. Eine wahrheitsgemäße Auskunft hätte vermutlich außerhalb der Dienstvorschriften gelegen. Ich habe mich natürlich beim Finder in typischer Seemannsmanier bedankt, und die Welt war wieder in Ordnung.

Ich konnte mir nur erklären, dass das Buch während der Fahrt im Trabi aus der Auslage gefallen war und ich es mit dem Fuß beim Aussteigen auf den Parkplatz geschoben hatte. Am schlimmsten in solchen Situationen war neben der Sucherei immer die Angst, den Sichtvermerk zu verlieren, die Befragung in der Reederei und zum Schluss die doch sehr ausgeprägte Schadensfreude der lieben Mitmenschen an Bord und im Bekanntenkreis.“

Klaus Enderling wurde von einem solchem Missgeschick ebenfalls heimgesucht: „Mein Seefahrtsbuch, das wichtigste Dokument jeden Seefahrers, hatte ich kurz vor Weihnachten 1978 im Zug von Rostock nach Leipzig verloren, ohne es zu bemerken. Nach einer fröhlichen Zugfahrt stieg ich in Magdeburg aus, um die restlichen 30 Kilometer mit der Taxe nach Hause zu fahren. Ich nahm mir wie immer eine ‚Schwarztaxe‘ und hatte dabei Glück. Der Kollege hatte mich schon zweimal, immer für eine Stange ‚Prince‘ (Dänische Zigaretten), die restlichen Kilometer nach Hause gefahren.

Mein erster Weg führte mich natürlich zu meiner damaligen Freundin. Am nächsten Morgen ertönte lautes Klopfen und es wurde mein Name gerufen. Ich solle mich sofort beim Abschnittsbevollmächtigten (ABV) der Deutschen Volkspolizei einstellen. Mit einem unguten Gefühl im Bauch meldete ich mich beim ABV. Seine erste Frage: ‚Können Sie sich ausweisen?‘ ‚Natürlich‘, und ich zeigte meinen Personalausweis. Dann fragte er: ‚Wo arbeiten Sie?‘ Nachdem ich auch diese Frage beantwortet hatte: ‚Bitte zeigen Sie mir Ihr Seefahrtsbuch.‘ Der ABV wusste genau wo ich beschäftigt war, was ein Seefahrtsbuch ist und wie es aussah. Einige Monate vorher wurde ich schon einmal von ihm kontrolliert. Jemand aus meinem kleinen Dorf mit damals 360 Einwohnern war aufgefallen, dass ich schon seit sechs Wochen zu Hause war, Geld ausgab, aber nicht arbeiten ging.

Bis zu diesem Zeitpunkt wusste ich immer noch nicht worum es eigentlich ging. Ich eilte nach Hause und suchte nach meinem Seefahrtsbuch, aber nicht lange, danach war mir klar was er wollte. Den Weg zurück zu ihm habe ich etwas in die Länge gezogen, um wieder einen klaren Gedanken zu fassen. Was passiert jetzt, ist das das Aus als Seemann? Der Genosse ABV sagte nur: ‚Sie nehmen den nächsten Zug, der nach Halle geht, melden sich bei der Bahnpolizei und nehmen dort Ihr Dokument in Empfang. Hier habe ich noch ein Telegramm für Sie aus Rostock.‘ Dessen Inhalt lautete: ‚Sofortiger Dienstantritt auf MS OELSA.‘ Jeder kann sich vorstellen wie das ist, wenn man Weihnachten nach Hause zu seiner Familie



5, - M  
Verwaltungs-  
gebühr

Dieses Seefahrtbuch gilt  
bis zum 02.10.1993 als  
Seefahrtbuch der Bundesrepublik  
Deutschland

Rostock, den 22.06.90  
i. A.

gem. Einigungsvertrag  
Anlage 1, Kapitel XI Sach-  
gebiet D Abschnitt III 17

Nr. 2013638  
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DEUTSCHES  
EMERITEN-RECHENBUCH

# 4. Seefahrtbuch

für BEIER, BERND  
für

Dieses Seefahrtbuch ist ein Personalausweis für  
Seefahrer gemäß dem „Chapfenkennzeichen über Personal-  
ausweise für Seefahrer, 1934“ der „International Labour  
Organization“.

This document is an Identity Card for Seamen  
according to the Convention 108 (Seafarers' Identity  
Document) of the International Labour Organization.

SFB-Nr. A 63671

Inhaber ist angemustert auf: / Signed on aboard:  
MS „Erlauf“

Heimathafen Rostock U-Signal YS 34  
Port of registry  
als Funkoffizier  
Capacity  
Dienstzeit 05.06.91  
Dienstzeit am  
Installation  
Eintragung in die Musterrolle n. Nr. 38  
Seefahrtsamt Hamburg

Der Dienst auf diesem Schiff endet mit dem 03.02.92  
und beträgt somit 7 Monate und 29 Tage  
Das Schiff fuhr während dieser Zeit im Fahrbereich:  
Große Fahrt  
BRT 6700,16 iKW 8240  
An Bord 03.02.92  
Gemeinschaft des Kapitäns  
Die vorstehende Abmusterung wird bestätigt:  
Seefahrtsamt der DDR  
i. A. Brandt  
03. Feb. 1992

Inhaber ist angemustert auf: / Signed on aboard:  
MS „Erlauf“

Heimathafen Rostock U-Signal YS 34  
Port of registry  
als des § 12 Abs. 1 Nr. 2  
Capacity  
Dienstzeit 05.06.91  
Dienstzeit am  
Installation  
Eintragung in die Musterrolle n. Nr. 38  
Seefahrtsamt Hamburg

Der Dienst auf diesem Schiff endet mit dem 03.02.92  
und beträgt somit 7 Monate und 29 Tage  
Das Schiff fuhr während dieser Zeit im Fahrbereich:  
Große Fahrt  
BRT 6700,16 iKW 8240  
An Bord 03.02.92  
Gemeinschaft des Kapitäns  
Die vorstehende Abmusterung wird bestätigt:  
Seefahrtsamt der DDR  
i. A. Brandt  
03. Feb. 1992



fährt. Die Freude ist groß. Als Seemann war man oft einige Monate von der Familie getrennt und freute sich umso mehr. Und nun das.

Die Zugfahrt von Halle nach Rostock war für mich ein Alptraum. Jeder, der zu DDR-Zeiten zur See gefahren ist, wusste, dass ihm das Seefahrtsbuch ohne eine Begründung sofort entzogen werden konnte. In Rostock angekommen, fuhr ich zum Überseehafen und meldete mich auf der OELSA beim Chief Mate: Der wusste schon alles, hielt mir einen Vortrag und steckte mich gleich in die Wache. Meine Strafe sei der gestrichene Weihnachtsurlaub. (Warum eigentlich eine Strafe, jeder kann mal etwas verlieren. Dieser Gedanke kam mir damals aber nicht.) Diese Art der Strafe empfand ich in meiner Situation nicht als solche. Bestraft wurde ich trotzdem noch. Einige Tage später kamen die Kälte und der Schnee des Jahrhundertwinters 1978/79. Ich glaube, mich noch daran zu erinnern, dass wir im Päckchen mit der GEORG BÜCHNER lagen, und von dort wurde der Schnee einfach nach außenbords auf unsere kleine OELSA befördert. Doch Ende gut, alles gut."

Jeder Verlust des Seefahrtsbuches musste sofort gemeldet werden, wurde an die behördliche große Glocke gehängt und zog eine Disziplinarmaßnahme nach sich. Fast eine Staatsaffäre wurde daraus entwickelt. Ganz anders, wenn die Initiative zum Verlust des Buches von den „Organen“ selbst ausging. Hier geschah alles konspirativ und der Seemann bekam in den meisten Fällen nicht einmal zu erfahren, aus welchem Grunde er mit einem zeitweiligen oder endgültigen Berufsverbot durch den Einzug seines Seefahrtsbuches bestraft wurde.

Die Phantasie der „Organe“ beim Konstruieren von Tatbeständen war schier unerschöpflich, um einen Vorwand zu finden, dem Seemann das Seefahrtsbuch zu entziehen. Das reichte vom Jerry Cotton-Schmöker unter der Matratze über die Scheidungsklage der Ehefrau oder den Ausreiseantrag eines Familienangehörigen bis zur kritischen Meinungsäußerung gegenüber einem angeblichen Freund oder einem Geschäftspartner in Hamburg oder ganz einfach einem Lebenswandel, der nicht der sozialistischen Moral und Ethik entsprach, eine Definition, in die sich viel hineininterpretieren ließ. Hier hatten es die Mitglieder der Einheitspartei besonders schwer, wenn sie ins Schussfeld der Parteikontrollkommission gerieten. Sarkastisch gesagt, wer in der Farbenlast den „Sonderzug nach Pankow“ leise durch die Zahnücke pff, der hatte schon verloren.

Der Schutz vor Willkür, den sich jeder Seemann im Ausland von seinem Staate erhoffte, der wurde ihm im eigenen Lande verweigert, ohne jedweden rechtlichen Beistand. Und so war es nur folgerichtig, dass nach dem großen politischen Umbruch schon Anfang November 1989 beim Generaldirektor der DSR eine Eingabenkommission ins Leben gerufen wurde, die sich mit der Aufarbeitung des vom Seemann erfahrenen Unrechts befasste. Allerdings wurde nicht von einem Bruch des Rechts gesprochen, sondern die Gründe der damaligen Entscheidungen wären lediglich nicht mehr gegeben, hieß es. Mit anderen Worten, sie waren rein politischer Natur, durch keinen Paragraphen gedeckt. Bis Ende Januar 1990 lagen bereits 284 Anträge auf Rehabilitierung vor. Entsprechende Anträge wurden bis zum 31. Mai 1990 entgegengenommen. Sie mussten bis zur Umwandlung des VEB DSR in eine Kapitalgesellschaft am 1. Juli abschließend bearbeitet worden sein. Am 30. Juni 1990 beendete die Eingabenkommission unter Beteiligung des Gerechtigkeitsausschusses der Stadt Rostock ihre achtmonatige intensive Arbeit. Insgesamt waren 635 Anträge auf Rehabilitierung eingegangen, wovon etwa 400 positiv entschieden wurden. Grundsätzlich wurde die allzu oft geäußerte Feststellung, wem das Seefahrtsbuch entzogen worden sei, der sei selber dran schuld, durch diese Rechtsprechung widerlegt.



Die Frage bleibt offen, welcher Vergehen sich die nicht Rehabilitierten schuldig machten, die offensichtlich auch mit einer Wiedergutmachung gerechnet hatten. Wäre ihnen in Hamburg wegen analoger Verfehlungen auch das Seefahrtsbuch entzogen worden?

Von Februar bis Juli erschienen im DSR Journal, Betriebszeitung für die Handelsflotte der DDR, Listen rehabilitierter Seeleute. Insgesamt wurden dort 135 ehemalige Mitarbeiter namentlich erwähnt. Darunter befanden sich 21 Kapitäne, 22 Nautische Offiziere, 14 Leitende Technische Offiziere, 19 Technische Offiziere, 11 Funkoffiziere, 18 Vollmatrosen sowie Offiziere für den Schiffsbetriebsdienst, E-Ingenieure, Köche, Stewardessen, Elektriker, Maschinenassistenten und -helfer, Lehrlinge, Bootsmänner, Storekeeper und weitere. Kein Berufszweig wurde verschont. Gleichwohl hatte sich durch ihre Diskriminierung die heraufziehende Götterdämmerung im Lande nicht verhindern lassen.

Diese Werkstätigen hatten in ihren Anträgen gefordert:

- eine Bestätigung dafür, dass die Gründe, die ehemals zum Entzug des Seefahrtsbuches bzw. zur Streichung des Sichtvermerks führten, nicht mehr gegeben sind,
- einen Wiedereinsatz in der Handelsflotte
- eine finanzielle Wiedergutmachung.

Der Forderung eines sofortigen Wiedereinsatzes konnte in vielen Fällen auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen nur bedingt nachgekommen werden. Die DSR bezahlte rund vier Millionen Mark der DDR bzw. D-Mark als Wiedergutmachung. Ironie der Geschichte: Am 3. Oktober 1990 und später besaßen dann viele DSRLer zwar noch ein Seefahrtsbuch aber keine Heuer mehr.

Einige der Rehabilitierten traten bereits bei BORDGESCHICHTEN als Autoren in Erscheinung. Sie verdienen besondere Hochachtung, weil sie trotz der erfahrenen Erniedrigungen nicht den Stolz verloren haben, bei der DSR zur See gefahren zu sein.

Sorgen um ihr Seefahrtsbuch mussten sich auch Vollbarträger machen, als 1988 an sie die Aufforderung ging, sich den Bart abzurasierern und das Passbild im Seefahrtsbuch entsprechend zu korrigieren (s. Beitrag „Der Bart“, in diesem Band). Und sehr schön: Man machte in diesem Zusammenhang mal wieder auf das Tragen von Brustbeuteln aufmerksam, die in der Kleiderkammer zu bekommen waren. Dabei passte in das Ding kein Seefahrtsbuch, eher der Wehrpass, für den die Beutel offensichtlich hergestellt worden waren.

Und eine Anekdote zum Schluss: Ein Funkoffizier bekam mal wieder einen frisch von der Seefahrtsschule gekommenen Absolventen als Assistenten zugeteilt. Zuvor hatte sich dort irgendein Zwischenfall ereignet, in dessen Verlauf die Beteiligten der Schule verwiesen wurden, ausgenommen jener Absolvent. Auf Grund einer vom betroffenen Funkoffizier erlebten Vorgeschichte ließ sich vermuten, dass ihm der Ankömmling von der „Firma“ zugeteilt worden war. Zu dem Empfang von Navigationswarnungen hatte dieser offensichtlich ein lockeres Verhältnis. Nach dem Auslaufen aus Hamburg wurde er deshalb dazu verdonnert, alle vorliegenden Navigationswarnungen zwischen Hamburg und Antwerpen in die Schreibmaschine zu tippen. Eine Positionsmeldung sah verdächtig aus. Der FO ging mit dem Blatt und dem Assi in den Kartenraum, um die Position zu vergleichen und siehe da, genau auf dem Kurs des Schiffes wurde eine Bohrinself geschleppt. „Merken Sie sich das, lieber Kollege, diese Navigationswarnungen dienen unserer Sicherheit und nicht die Frage, ob jemand eine Oma oder einen Onkel im Westen zu wohnen hat!“ Eine Provokation. Jegliche Kritik am System wurde als Herausforderung des Staates gedeutet. Gleichwohl durfte der Funkoffizier sein Seefahrtsbuch behalten. Ein versöhnliches Ende?

### Glückliches Brasilien

Die Vorschriften besagten, dass jeder den Pass am Mann zu tragen habe, mit dem er eingereist ist. Also wurden in Rio de Janeiro die Seefahrtsbücher nach der Klarierung ausgegeben.

Acht Crewmitglieder, darunter sechs Offiziere, fuhren zum Baden an die Copacabana. Sie kamen auch pünktlich wieder zurück, und wir hätten in Kürze auslaufen können. Doch der III. Offizier stieg nur mit seiner Badehose bekleidet aus dem Taxi. Hemd und Hose sowie alle darin befindlichen Briefe, die er für andere Besatzungsmitglieder einstecken sollte, Geld und natürlich sein Seefahrtsbuch waren gestohlen worden. Keiner seiner Begleiter hatte sich verantwortlich gefühlt, die Führung zu übernehmen und am Strand eine Aufsicht über die Kleider zu organisieren. Trotzdem behaupteten nachher alle, dass immer einer bei den Sachen geblieben sei. Vermutlich haben die mehr auf die Rundungen der Mulattas geachtet denn auf die Klamotten ihrer Kollegen. Gleichwohl waren alle vor dem Erreichen des südamerikanischen Kontinents über die dort lauenden Gefahren belehrt und davor gewarnt worden. Nun war ich gehalten, wegen des Verlustes eines Seefahrtsbuches statt des Lotsen unsere Landesvertretung anzufordern.

Wir hatten 1969 noch keine diplomatischen Beziehungen mit Brasilien und waren nur mit einer Handelsvertretung präsent. „Obwohl ihr euch scheinbar nicht für uns verantwortlich fühlt, halte ich es für meine Pflicht euch über ein besonderes Vorkommnis zu informieren“, fiel ich am Telefon nach meiner Vorstellung mit der Tür ins Haus. Normalerweise sollten sie uns unterstützen, doch es hatte sich bisher keiner sehen lassen. Die Telefonnummer musste ich erst vom Agenten erfragen. „Selbstverständlich fühlen wir uns für euch zuständig, haben wir immer so gemacht. Wir wissen noch gar nicht, dass ihr da seid. Es kommt sofort jemand raus.“

Es dauerte dann nicht lange, bis zwei Männer im preußischen Gleichschritt durchs nächste Hafentor marschiert kamen. Schon von weitem als Germanen zu erkennen. Ich glaube nicht, dass ihnen das selbst aufgefallen ist, dass sie im Gleichschritt marschierten.

„Da kommen sie schon an“, bemerkte ich zu meinem Chief Mate, der neben mir in der Nock stand. „Woher wollen sie das weiten, das da sünd?“ „So marschieren nur Preußen!“ Trotz meiner Sorge musste ich herzhaft darüber lachen.

Sie zerstreuten meine Bedenken wegen des verlorenen Seefahrtsbuches und erzählten eine ganze Reihe ähnlicher und noch ärgerer Storys aus diesem Land. Das Fehlen des Passes fiel dann in keinem der weiteren Häfen auf, da die Behörden sehr leger arbeiteten. Der Dritte schrieb ein Verlustprotokoll, das die anderen Sieben mit unterschrieben. In Rostock bekam er ohne Umstände ein neues Seefahrtsbuch.

In Santos verschwand dann ein zweites Seefahrtsbuch. Ein Motorenwärter hatte es als Portemonnaie für seine Contos in der Gesäßtasche getragen und nach Aussagen seiner Kumpels in einer Kneipe damit herumgeprahlt. Ich riet ihm, den Nutten ein paar Contos anzubieten, wenn sie ihm das Buch wieder besorgten. Das hat auch funktioniert. Aber wie sollten die Damen unsere Jungs von den Lüd von der Hamburg-Süd unterscheiden? Und so brachten sie es zu ihnen. Von denen haben sie dafür natürlich keine Contos bekommen. Die haben das Buch umgehend zu uns gebracht. So hat unseren Lord die Sache nur einen Kasten Rostocker Hafenbräu gekostet.



Der Reedereivertreter der Hamburg-Süd äußerte sich beeindruckt von der Disziplin unserer Seeleute und schilderte den Ärger, den er mit seinen Leuten hätte. Damals beschäftigte auch die Hamburg-Süd noch keine Kiribatis auf ihren Schiffen. Seine Leute gäben hier so viel Geld aus, dass sie meistens mit zwei bis drei Monatsheuern in der Kreide stünden. Dauernd segelten Leute achteraus, die sich von den Frauen wochenlang aushalten ließen und dann von ihm wieder ein Schiff haben wollten, um nach Hause zu kommen. Die Frauen waren beileibe nicht alles Prostituierte.

Wieder einmal in Santos, war ich mit einer Hälfte der Besatzung nach Sao Paulo gefahren. Nach einem kleinen Umrund in unserer Handelsvertretung waren wir gegen 22 Uhr wieder wohlbehalten an Bord zurück. Motorenhelfer B., sonst nie ein Landgänger und treuer Kavalier, geht danach mit anderen Kumpels noch an Land. In Sachen Landgang unerfahren, hatte er auch aus den Belehrungen und den bisherigen Vorkommnissen keine Schlussfolgerungen gezogen. Im Gegensatz zu den anderen hatte er sich weder bei seinem Vorgesetzten abgemeldet noch im Landgangsbuch ausgetragen. Gegen Mitternacht fällt ihm ein, dass er ja ab null Uhr Wache hat. Er macht sich alleine auf den Weg an Bord und kommt auch wohlbehalten kurz nach Mitternacht an. Hier stellt er fest, dass der I. Ingenieur schon einen anderen mit seiner Wache beauftragt hat. Ohne sich zu melden, walkt er wieder alleine an Land.

Um 3 Uhr haben sich seine Kumpels mit den Mädchen geeinigt. Er marschiert wieder alleine durch die menschenleeren Straßen zum Hafen zurück. Eine Nutte spricht ihn an, er bleibt stehen und bekommt von hinten einen Schlag über den Schädel. Er bricht zusammen. Als er wieder zu sich kommt, bemüht sich ein anderes Mädchen, ihn wieder auf die Beine zu bringen. Sein Sakko hatte er noch an, seine Taschen waren umgekrempelt und leer. Seine Uhr war weg. Ihm schwindelt, und das Mädchen schleppt ihn zum nächsten Hafentor.

In der Wache darf er sich setzen, und die Polizisten bringen ihm Kaffee. Er erholt sich jedoch nicht so weit, dass er alleine an Bord zurückgehen kann. Zwei Polizisten stützen ihn und bringen ihn an Bord. Am nächsten Tag gibt er alle Nahrung wieder von sich.

Ein Arzt wird gerufen. Die Röntgenaufnahme zeigt eine Schädelfraktur, keinen Basisbruch. Er kommt in das Privathospital „Minino Jesu“. Drei Tage wird er künstlich ernährt, ist aber bei vollem Bewusstsein. Zehn Tage Hospital, ohne Arztkosten, beliefen sich später auf 2600 Contos.

Schließlich war er einigermaßen wiederhergestellt, kam wieder an Bord und sollte bei uns noch vierzehn Tage liegen. Da ich Bedenken hatte, verständigte ich Rostock. Die Antwort kam aber erst nach Auslaufen. So habe ich ihn letztlich auf eigene Verantwortung mitgenommen.

Der Arzt hatte uns einen Haufen Injektionen für ihn mitgegeben. Spritzen waren wohl dort das Allheilmittel. Uns war nicht recht klar, wofür die gut sein sollten. Trotzdem habe ich aus lauter Gnatz angewiesen, dass er alle kriegen sollte. Später habe ich ihm die letzten zehn doch noch erlassen. Insgesamt hatte er 137 Spritzen in die Pobacken bekommen. Am Ende konnte er nicht mehr sitzen.

Auf der Höhe der Kanarischen Inseln bekam ich eine Anfrage von seiner Verlobten, ob er an Bord wäre und wie es ihm ginge. Die Company hatte offenbar die Angehörigen verständigt, und die hatten sich natürlich Sorgen gemacht.

Nach der Reiseauswertung in Rostock musste ich dann einen Antrag auf materielle Haftbarmachung bei der Konfliktkommission stellen, da er meine Dienstanweisungen missachtet hatte, was für die enormen Behandlungskosten ursächlich gewesen war. Wohin sich sein Blatt wendete, blieb mir unbekannt. In Rostock stiegen wir beide ab.

## Ein schwerer Anfang, ein schnelles Ende



Der Autor

Schon während meiner Schulzeit verspürte ich den Wunsch, wie viele andere in meinem Alter auch, andere Länder kennenzulernen. Nach dem Abschluss meiner Ausbildung als Mechaniker eine berufliche Laufbahn als Monteur im Auslandseinsatz einzuschlagen klappte leider nicht. Also verpflichtete ich mich als Zwanzigjähriger erst einmal zu einer dreijährigen Dienstzeit bei der Volksmarine. Ich kam zur 4. Flottille in Warnemünde bei den Rückwärtigen Diensten in der Funkmess-Werkstatt unter. Dort reparierte ich drei Jahre lang Radargeräte. Die gesammelten Erfahrungen sollten mir in der Zukunft noch sehr dienlich sein.

Nach meiner Armeezeit fand ich eine Arbeit im VEB Reglerwerk Dresden als Einsteller. Der Betrieb stellte pneumatische Steuerungen für Industrieanlagen her. Mein monatliches Salär für diese Tätigkeit ging über 600 Mark nicht hinaus. Das war nicht das, was ich von meinem zukünftigen Leben erwartete.

In der Konsequenz und nach reiflicher Überlegung bewarb ich mich an der Seefahrtsschule Wustrow für ein Studium zum Ingenieur für Seefunk. Die Voraussetzungen dafür lauteten: Eine „in Ehren erfüllte Dienstzeit in einer Nachrichteneinheit der NVA“ oder ein elektrotechnischer Beruf. Mit dem Beruf konnte ich nicht dienen, dafür aber mit der Armeezeit.

Die Bearbeitung meines Studienantrages dauerte für mein Empfinden ewig. Wie jeder Seemann aus eigener Erfahrung weiß, wurde diese Wartezeit durch die Nachfragen des Ministeriums für Staatssicherheit im Betrieb und in der Nachbarschaft verursacht. Wie hat sich der Bewerber bisher in der Öffentlichkeit geführt, hat er sich in irgendeiner Weise ablehnend zum sozialistischen Alltag geäußert, wie drückt sich seine Einstellung zum Arbeiter- und Bauern-Staat aus?

Bei meinem ungeduldigen Nachfragen in der Kaderabteilung meines Beschäftigungsbetriebes erhielt ich zur Antwort, man habe zwar kein Interesse daran, mich gehen zu lassen, wäre aber verpflichtet, mich bei der Aufnahme eines Studiums zu unterstützen. Von der Seite gab es also keine Schwierigkeiten.

Dann endlich traf die günstige Nachricht bei mir ein. Ich wurde zu einem Aufnahmegespräch nach Wustrow eingeladen. Dort kam ich morgens zu früh vor dem Termin an. Ich machte es mir bis dahin erst einmal am Strand in einem Strandkorb gemütlich bis mich die Grenzbrigade Küste verjagte. „Das ist Grenzgebiet und darf nachts nicht betreten werden!“ Aha. War das schon ein Fingerzeig auf späteres Ungemach? Hatte ich mich doch offensichtlich nicht gesetzeskonform verhalten.

Durch die Aufnahmekommission wurde ich zum Studium zugelassen und so begann ich im September 1969 in der Klasse F91 das dreieinhalbjährige Studium zum Erwerb des



Seefunkzeugnisses 2. Klasse bis zum Februar 1973. Während dieser Zeit fuhr ich bereits je eine Reise auf MS BRANDENBURG und auf MS VOCKERODE als Decksmann und auf MS MANSFELD als Stewardhelfer. Außerdem fanden 1971 und 1972 für unsere Seminargruppe zwei Praktikumsreisen auf MS J.G.FICHTE statt.

So ganz unbeleckt stieg ich also nicht bei der Seefahrt ein, als ich die Abschlussprüfungen auf Anhieb bestanden hatte und frisch von der Seefahrtsschule am 8. März 1973 meine erste Reise als alleiniger Funkoffizier auf MS HEINZ KAPELLE nach China antrat. Bis dahin hatte ich noch nie eine Verbindung mit einer Gegenfunkstelle aufgenommen. Das Einarbeiten in den Job war eine regelrechte Qual. In den ersten Tagen konnte ich zwar Verbindungen zu Rügen Radio (DHS) herstellen, aber keine Telegramme absetzen oder empfangen. Immer wurde mir von DHS mitgeteilt: „Schlechter Empfang, rufen Sie später wieder.“ Die Sonnenaktivität, die wesentlichen Einfluss auf Funkverbindungen über Kurzwelle hat, näherte sich ihrem periodischen Minimum. Daran könnte es gelegen haben. Der Kapitän erwog bereits, mich in Kapstadt ablösen zu lassen, wenn sich die Sonne nicht eines Besseren besinnen sollte.

Auf der Höhe des Äquators im Atlantik angekommen, wurde ich von Rügen Radio gefragt, seit wann ich Dienst als Funkoffizier täte. Auf meine Antwort: „Seit Auslaufen Rostock“, antwortete der Kollege am anderen Ende: „Glückwunsch, das klappt ja schon ganz gut.“ Danach ging alles seinen Gang, ich war im Job angekommen. Und als ich dann vor Whampoa in der Perlfussmündung mit meinem 600-Watt-Sender nachts gegen 2 Uhr ein Telefongespräch nach Deutschland vermitteln konnte, hatte ich nach meinem Empfinden die Feuertaufe bestanden. Die Arbeit wurde zur Routine und ich fühlte mich in meinem Beruf über die Jahre ausgesprochen wohl. Doch Unheil braute sich am Horizont zusammen.

1981 erfolgte bei der Deutschen Seereederei für alle Seeleute eine Erfassung deren Westverwandtschaften und -bekanntschaften. Ich glaubte, ein reines Gewissen zu haben und gab wahrheitsgemäß an, dass ich seit etwa 1965 Briefkontakt zu einem Bürger der Bundesrepublik Deutschland und einer Bürgerin der Republik Österreich hatte, lange vor meinem Einstieg bei der DSR. Den Briefkontakt hatte ich aufgenommen, um meine Briefmarkensammlung erweitern zu können, naiv wie man als Jugendlicher eben war.

Am 18. Januar 1982 wurde mir durch den Kaderleiter, Genossen Pothmann, mitgeteilt, dass mein Sichtvermerk mit sofortiger Wirkung gestrichen sei. Die Begründung lautete: „Brieflicher Kontakt zu Bürgern des kapitalistischen Auslandes und ein Treffen mit dem westdeutschen Brieffreund in Berlin.“ Der Kaderleiter äußerte sich noch in dem Sinne, dass meine „Angelegenheit sehr heiß“ sei.

Auf meine darauf folgende Eingabe beim Generaldirektor des Kombines erhielt ich von diesem folgendes Schreiben:

„Werter Genosse Lenke!

Im Ergebnis der von mir veranlaßten Prüfung Ihrer Eingabe muß ich die Entscheidung des Direktors des Flottenbereiches Asien/Amerika bestätigen. Ein Einsatz in der Handelsflotte wird für Sie nicht mehr vorgesehen.

Die Begründung für diese Entscheidung wurde Ihnen in mehreren persönlichen Aussprachen, letztmalig am 18. 1. 1982 umfassend dargelegt.

Ich empfehle Ihnen, die Situation richtig einzuschätzen. Die Entscheidung ist endgültig.

Der Direktor Kader/Bildung wird Sie bei der Aufnahme einer anderen Tätigkeit an Land unterstützen.

Mit sozialistischen Gruß

Maul“

Seine Empfehlung, mich mit meinem Berufsverbot abzufinden, war wohl als Warnung zu verstehen, keine weiteren Sperenzen zu machen.

Aber ich hatte mein Vertrauen in die Rechtsstaatlichkeit des Verfahrens, hahaha, noch nicht ganz verloren. Nun wandte ich mich als Mitglied der Einheitspartei mit einer Eingabe an die Kreisparteikontrollkommission. Die nachfolgende Aussprache endete mit dem Bescheid, dass die KPKK mir nicht helfen könne und auch nicht wolle. „Anordnungen und Weisungen des Generaldirektors sind immer bindend.“ Sie könnten nichts unternehmen.

Weiter wurde mir erklärt, dass der Klassengegner bereits ungeduldig darauf warte, an mich heranzutreten. Ich saß schon ein dreiviertel Jahr zu Hause herum.

**VEB KOMBINAT  
SEEVERKEHR UND HAFENWIRTSCHAFT  
-DEUTFRACHT / SEEREDEREI-  
Generaldirektor**

Mit Vorname, Nachname und Wohnort: - Deutsche Seemanns-  
in Rostock-Stralsund

Genosse  
Dietmar Lenke

2590 Binz/Bismark  
Bismarkstraße 9

Am: 12. Feb. 1988  
Von: 12. Feb. 1988  
An: 12. Feb. 1988  
12. Feb. 1988

Sehr geehrter Herr Lenke!

Im Ergebnis der von mir veranlaßten Prüfung Ihrer Eingabe muß ich die Entscheidung des Direktors des Flottenbereiches Asien/Amerika bestätigen. Ein Einsatz in der Handelsflotte wird für Sie nicht mehr vorgesehen.

Die Begründung für diese Entscheidung wurde Ihnen in mehreren persönlichen Aussprachen, letztmalig am 10. 1. 1987 umfassend dargelegt.

Ich empfehle Ihnen, die Situation richtig einzuschätzen. Die Entscheidung ist endgültig.

Der Direktor Kader/Bildung wird Sie bei der Aufnahme einer anderen Tätigkeit an Land unterstützen.

Mit sozialistischem Gruß

*W. Linke*  
W. Linke

12. Feb. 1988

Verbleibendes: 12. Feb. 1988 - 12. Feb. 1988 - 12. Feb. 1988 - 12. Feb. 1988

Letzter Ausweg für jeden Bürger der DDR – er wendete sich an die Spitze des Staates. Ende Mai 1982 richtete ich ein Schreiben an das ZK der SED. Von dort wurde die Bezirksleitung der SED beauftragt, mit mir ein abschließendes Gespräch zu führen, mir sozusagen den finalen Todesschuss zu verpassen. Die zuständige Genossin teilte mir mit, dass die Entscheidung des Generaldirektors nur zu meinem Schutz getroffen worden sei. Durch meinen Briefwechsel wäre der Gegner auf mich aufmerksam geworden. Ich wäre die schwache Stelle im sozialistischen Staatswesen, sozusagen das Lindenblatt im Rücken Siegfrieds, an der der Gegner anfangen würde zu bohren. Ich stünde auf einer schwarzen Liste, ob bei der CIA oder beim Bundesnachrichtendienst, das wusste sie nicht so genau. Ich sollte doch dankbar sein, dass man mich beschützt. Außerdem hätte ich wissen müssen, dass ich als Seemann keine Kontakte haben darf.

Auf meine Frage, ob ich nun auch dafür dankbar sein sollte, dass man mir den Beruf verbietet, erhielt ich keine Antwort. Die gute Frau stellte mir in Aussicht, dass ich mich wieder bei der DSR bewerben könnte, wenn ich lange genug „sauber“ geblieben wäre. Eine erneute Bewerbung bei der DSR 1988 wurde abgelehnt.

Nach der Wende richtete ich eine Anfrage an das Seemannsamt in Rostock über den Verbleib meines letzten Seefahrtsbuches. Das Seemannsamt antwortete mir:

„Betr. Seefahrtsbuch

Sehr geehrter Herr Lenke,

ich habe Ihre Mail erhalten und gleich in unserem Archiv wegen Ihres Seefahrtsbuches nachgeschaut.

Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Ihr Seefahrtsbuch nicht mehr existiert.

Dieses wurde noch zu DDR-Zeiten durch das damalige Seefahrtsamt der DDR vernichtet.“





### Bescheinigung

nach § 17 LV.m. § 22 des Beruflichen Rehabilitierungsgesetzes (BerRehaG)  
zum Nachteilsausgleich in der Rentenversicherung

1. Angaben zur Person des Verfolgten Arz. III Reha – 124/ 06

|                                                     |                                  |                                                                       |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Name, Vorname, Geburtsname<br><b>Lenke, Dietmar</b> |                                  | Name z.N. der Schädigung<br><b>Lenke</b>                              |
| Geburtsdatum<br><b>13.10.1945</b>                   | Geburtsort<br><b>Reichenberg</b> | Versicherungsnummer der Rentenversicherung<br><b>39 131048 1, 007</b> |
| Vorname, Hausnummer<br><b>Waldengrund 39</b>        |                                  |                                                                       |
| Postleitzahl, Wohnort<br><b>18059 Rostock</b>       |                                  |                                                                       |
| Datum der Antragstellung<br><b>14.06.2006</b>       |                                  |                                                                       |

2. Feststellungen über Verfolgungsumstände

Herr **Lenke** ist Opfer rechtsstaatswidriger bzw. der politischen Verfolgung dienenden Maßnahmen im Beitrittsgebiet.  
Die Zugehörigkeit zum Personenkreis, der zum Ausgleich beruflicher Benachteiligung berechtigt ist, liegt nach dem BerufRehaG vor nach:

☐ § 1 Abs. 1 Nr. 1 ☐ § 1 Abs. 1 Nr. 2 ☒ § 1 Abs. 1 Nr. 3 ☐ § 1 Abs. 1 Nr. 4

Ausschüttungsgründe nach § 4 BerRehaG liegen nicht vor.

3. Beginn und Ende der Verfolgungszeit nach § 2 BerRehaG

|                                                               |
|---------------------------------------------------------------|
| Verfolgungszeitraum von/bis<br><b>08.01.1982 – 02.10.1990</b> |
|---------------------------------------------------------------|

4. Zeitraum der durch Verfolgungsmaßnahmen nicht abgeschlossenen Ausbildungszeiten -keine-

| Art der Ausbildung                                       | Beginn der Ausbildung | Abbruch der Ausbildung | regelmäßige Ableistung der Ausbildung |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Schulbildung                    | ---                   | ---                    | ---                                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fachhochschulbildung | ---                   | ---                    | ---                                   |
| <input type="checkbox"/> Hochschulbildung                | ---                   | ---                    | ---                                   |

bittet werden

Günter Glaß

### Spionageschiff MANSFELD

Es trug sich in den 1970er-Jahren während einer Reise des MS MANSFELD nach Murmansk zu. Wie immer bei schönem Wetter holten wir unseren aus Holz gefertigten Fisch aus der Backskiste, stellten ihn in der Nock auf und passierten in der Hoffnung auf die Begegnung mit norwegischen Fischern in langsamer Fahrt die Lofoten.

Meistens klappte das Tauschgeschäft sehr gut. Eine Kiste Lachs gegen eine Kiste Sershin Wodka. Doch diesmal kam alles anders.

Der Fischer lag längsseits und wir waren gerade dabei, das Geschäft abzuschließen. Auf einmal tauchte an Steuerbord ein U-Boot auf, auf Backbord ein weiteres. Düsenjäger überflogen uns in geringer Höhe. Das jagte uns einen gehörigen Schreck ein, da wir nicht einordnen konnten, was überhaupt los war. Uns schwante nichts Gutes, aber ein DSR-Seemann war ja helle. Wir machten im Schiffstagebuch einen Eintrag, dass wir infolge eines Kompass-Problems kurz aufstoppen mussten.

Später erfuhren wir, dass die NATO in diesem Seegebiet ein Manöver durchführte – und mittendrin ein gestopptes DDR-Schiff. Aber die NATO wollte nichts von uns, genauso wenig wie wir von ihr, und wir setzten die Reise fort. Offensichtlich waren wir aber gefilmt worden. Schon am nächsten Tag lief der Funker aufgeregt zum Kapitän und übergab ihm ein „Schlüsseltelegramm“. Dabei handelte es sich um eine mittels Zahlen verschlüsselte Nachricht, die nur der Kapitän mit Hilfe eines speziellen Buches lesbar machen konnte. Im

Von Juni 2006 bis November 2008 wurde mein Antrag auf Rehabilitierung und Wiedergutmachung beim Justizministerium in Schwerin bearbeitet und bestätigt.

Was ist geblieben? Erinnerungen an eine tolle Zeit in meinem Leben. Auf 12 Schiffen zur See gefahren, dabei 36 Länder mit 54 Häfen angelaufen. Nach meiner Fahrenszeit habe ich beim VEB Seehafen Rostock bis zur Rente in der EDV gearbeitet. Dank eines glücklichen Familienlebens habe ich Frieden mit meiner durch staatliche Willkür verpfuschten beruflichen Vergangenheit geschlossen, und ich wäre froh, wenn das jedem Betroffenen gelingen würde, der heute noch immer den Gram darüber in sich hineinfressen und seelisch darunter leidet.

Ergebnis dessen stellte sich heraus, dass die MANSFELD neben anderen Schiffen im Westfersehen als „Spionageschiff“ in den norwegischen Gewässern zu sehen gewesen war. Berlin interessierte sich natürlich für die Angelegenheit. Die Seekarte samt Position und Zeit sowie das Tagebuch mussten gesichert werden. Zurück auf Reede Warnemünde musste der Kapitän sofort mit Seekarte und Schiffstagebuch zum Rapport an Land.

Nach dem Vorfall hatten wir schon ein paar unruhige Nächte, denn wir konnten ja nicht ahnen, ob er Konsequenzen für uns haben würde. Das hätte möglicherweise den Entzug des Seefahrtsbuches bedeutet oder nur noch „rechtsrum fahren“ zu dürfen. Seeleute, die dieses Schicksal traf, durften nur noch nach Riga, Ventspils, Klaipeda oder in die polnischen Häfen fahren, also auslaufend Rostock an der Mole Warnemünde rechtsrum nach Osten. Uns rettete wohl der Eintrag im Tagebuch bezüglich des Kompass-Problems. Jedenfalls durften wir alle weiter zur See fahren.

Kurze Zeit später gingen wir dann nach Kiel in die Werft und der Agent lächelte verschmitzt. Er fragte scherzhaft, ob er wohl mal unter den Tisch schauen dürfe, um die Mikrofone zu seiner Überwachung zu begutachten. Es war halt die Zeit des Kalten Krieges und wir kleinen Würstchen diesseits und jenseits des Eisernen Vorhanges schwammen alle im „System“ mit, ob wir wollten oder nicht.

Klaus Ammersdörfer

### **Mit dem Handelsschiff zum Manöver der Volksmarine**

Der Albtraum jedes DSR-Seemannes war das Telegrammauto der Deutschen Post. Meine ganze Familie konnte davon ein Lied singen. Kam uns in der Stadt ein Telegrammbote entgegen, entfuhr es mir sofort: „Der will zu mir!“ Meist war es auch so.

Im Sommer 1984, als ich meinen zweimonatigen Urlaub schon fast abgegolten hatte, erwartete ich jeden Tag das Telegramm der Reederei. Ich war als Kapitän der Springerbesatzung OW 5 (TORGELOW/ZÜSSOW) eingesetzt. Nun kam das Telegramm bereits eine Woche früher als geplant und ich ahnte noch nicht, dass Unerwartetes auf mich zukommen würde. „Einsatz am ..., auf MS HAGENOW, Überseehafen Rostock. Bitte vorher noch bei der DSR Chefinspektion melden.“

Ja, wie nun genau? Sollte ich allein auf die HAGENOW aufsteigen oder mit der ganzen Ablöserbesatzung? Mein Koch wohnte nicht weit von mir entfernt und so rief ich bei ihm an. Auch er hatte ein solches Telegramm erhalten, und somit war klar, die gesamte Ablöserbesatzung würde ein anderes Schiff übernehmen. Es folgte ein weiteres Telegramm: „Einsatz nicht in Rostock ÜSH, sondern ab Stralsund. Unbedingt noch in Rostock beim Flottenbereichsdirektor vorsprechen.“

In der Nacht fuhren der Koch und ich von Halberstadt nach Magdeburg, um dort in den D-Zug nach Rostock/Stralsund umzusteigen. Der Koch sollte bis Stralsund weiterfahren und an Bord Bescheid geben, dass ich mit dem nächsten D-Zug nach Stralsund komme.

Mit dem Personenzug von Rostock Hbf kam ich gegen 9.30 Uhr im Überseehafen an. Unser Flottenbereich lag vom Hafentor ca. zwei Kilometer entfernt am äußersten Ende des Hafens. Allerdings gab es Buslinien, welche die vielen Tausend Mitarbeiter zu ihrer Arbeit brachten. Ich passierte das Hafentor und steuerte auf die Bushaltestelle zu. Gegenüber winkten mir zwei Nautische Offiziere zu und mit der rechten Hand grüßten sie mich demonstrativ militärisch. Ich dachte bei mir: „Die haben schon auf einem Schiff den Willkommenstrunk hinter sich!“



Wie immer in unserem Flottenbereich ging ich zuerst zur Politabteilung, um Materialien fürs Schiff abzuholen. Im Laufe der Jahre hatte ich ein Ritual. Die Tür zur Abteilung einen Spalt öffnen und die Politoffiziere mit einem herzlichen „Grüß Gott, die Herren!“ necken. Sie kannten mich und nahmen es jedes Mal mit Grinsen auf. An diesem Tag allerdings war ich erschrocken, als die Tür aufgerissen und ich am Kragen gepackt wurde: „Was soll diese Provokation? Wer sind Sie?“ Zum Glück konnten zwei Politoffiziere, mit denen ich gut bekannt war, den sehr beflissenen neuen Kollegen schnell beruhigen.

Dann klopfte ich beim Flottenbereichsdirektor. Keine Grußerwiderung von ihm, statt dessen ein wütender Anschauzer: „Genosse Kapitän, wie kommen Sie hier in die Inspektion! Im Jeansanzug!“ Ich entschuldigte mich damit, dass ich von Wernigerode bis Stralsund zwölf Stunden mit der Bahn unterwegs sein musste. Es blieb ihm sowieso nichts anderes übrig, als sich schnell abzuregen, denn ich war ja hier, weil er mir Wichtiges mitzuteilen hatte.

„Genosse Ammersdörfer, Sie haben in den nächsten Tagen die ehrenvolle Aufgabe, unsere Reederei mit einem Schiff beim Ostseemanöver der Seestreitkräfte zu vertreten. Enttäuschen Sie uns nicht!“ Meine Bemerkung, von meiner gesamten Besatzung hätte noch kein Einziger gedient, quittierte er nur mit einem mitleidigen Lächeln.

Gegen 14 Uhr erreichte ich den Stralsunder Hafen. Die Hafenpolizisten am Hafentor waren mir ja schon seit Jahren bekannt, und wir pflegten einen freundlichen Umgang miteinander, im Gegensatz zu den Genossen vom Zoll und von der Grenzbrigade Küste. Je weiter man in den Häfen nach Osten kam, umso verbiesterter versahen diese Kräfte ihren Dienst. Unsere Besatzungen bedauerten sie manchmal, weil sie wahrscheinlich nicht Westfernsehen gucken konnten.

Die Übergabe der HAGENOW durch dem Stammkapitän ging schnell vonstatten. Er wusste nichts vom Armeeeinsatz und war sehr erfreut, dass nicht er am Manöver teilnehmen musste. Während der Kaffeezeit unterrichtete ich die Besatzung über unseren bevorstehenden Einsatz. Ich erinnere mich nicht, dass jemand begeistert gewesen wäre.

Es war sehr warm, und wir warteten nun auf das, was kommen sollte. Das zweite Mal an diesem Tag löste ich Verwirrung mit meinem Outfit aus. Die Wartezeit vertrieb ich mir in der Messe mit Skat, als drei junge Offiziere der Volksmarine auftauchten und nach dem Kapitän fragten. Wegen der Hitze hatte ich meine Dienstkleidung bis auf das Unterhemd abgelegt und damit eine kurze Schrecksekunde bei den jungen Herren ausgelöst, als ich mich als der Kapitän vorstellte.

„Genosse Kapitän, wir sind das Überführungskommando und wollen Ihnen einige Hinweise für den kommenden Einsatz geben.“ Ich nahm sie mit in die Kapitänskammer und machte mir für den einwöchigen Einsatz Notizen.

Folgendes war vorgesehen: Am nächsten Morgen 6 Uhr Brückenzug und dann Festmachen am Dänholm, einer kleinen zu Stralsund gehörenden Insel im Strelasund zwischen Stralsund und Rügen. Dort sollten wir eingekleidet werden und etliche Waffen und ein kleines Geschütz übernehmen. Dann sollten wir um 12 Uhr gegenüber in die Werft verholen, um den Schiffskörper grau zu streichen, den Schiffsnamen zu übermalen und durch eine Nummer zu ersetzen.

Planmäßig am nächsten Tag meldete der Chieft um 5.45 Uhr die Maschine seeklar. Auch der Lotse war schon seit 30 Minuten an Bord. Die Zugbrücke ging hoch, wir kamen gut durch die enge Brücke und legten gleich Backbord-Seite am Dänholm an.

Nun mussten wir alle rüber in die Kleiderkammer und wurden mit Uniformen eingekleidet. „Passt! Passt! Passt!“ schrien die Marinefrauen. Nichts hat richtig gepasst!

Unsere Besatzung bestand aus acht Mann und wir sollten nun noch vier Leute in der Werft übernehmen, außerdem einen Ausbilder von der Marineschule, einen Lehrer (Kapitän), einen Politoffizier und einen Reservekapitän (Navigator). Wo sollten wir die jetzt alle unterbringen?

Die Reservisten von der Werft hatten es am besten. Sie schliefen ganz hinten im Rudermaschinenraum, was gleichzeitig auch unsere Bierlast war. Sie haben dann auch während der sieben Tage kräftig zugelangt.

Nun kam unser Koch ins Schwitzen. Reicht der Proviant für 16 Personen? Die Begeisterung meiner Mannschaft hielt sich sowieso in Grenzen, da sollte wenigstens das Essen stimmen. Im Stundentakt kamen Abordnungen der Volksmarine und wollten alles Mögliche wissen, die Vertreter aus Dranske fragten zum Beispiel, wie viele Waffen und Zubehör wir laden könnten.

Nach der Effektausgabe verholten wir zur Werft. Eine resolute Frau führte die Malerbrigade an, und sie legten sofort los, die Außenhaut grau anzumalen. Inzwischen wurde auf dem Ankerspill ein Geschütz aufgeschweißt. Das hat nicht auf Anhieb geklappt, denn als ein Spezialist aus Dranske das „Kunstwerk“ abnehmen sollte, stellte sich heraus, dass der Lauf nicht im richtigen Winkel stand. Aufregung bei den Beteiligten – für uns gut, denn dadurch konnten wir über Nacht liegen bleiben.

Ich hatte den Koch und einen Matrosen zur Schiffsversorgung schicken müssen, weil doch noch Zusatzproviant gebraucht wurde und für die nächste Reise vorbestellte Repräsentationsgeschenke, Zigaretten der Marke ASTOR, etliche Flaschen DUJARDIN und Whiskey abgeholt werden mussten. Ich wurde schon ungeduldig, weil sie dieses Mal so ungewöhnlich lange weg blieben und erkundigte mich im Hafengebäude bei einem Lotsen, ob er von seinem Turm aus den grünen WARTBURG meiner Leute sehen könnte. Ja, der Wartburg war unterwegs in Begleitung zweier Fahrzeuge der Grenzbrigade Küste.

Als sie unser Schiff erreicht hatten, wurde ich auch gleich zur Rechenschaft gezogen: „Genosse Kapitän, was haben Sie sich dabei gedacht, Ihre Leute in Uniform in den Basar zu schicken?“ An dem Ort waren sie von der Grenzbrigade „aufgegriffen“ worden, weil sie wegen der dort geltenden DM-Währung nicht hätten einkaufen dürfen. „Entschuldigung, ich wusste gestern noch nicht, dass wir heute schon zur NVA gehören.“ Zum Glück hörte ein Fregattenkapitän den Wortwechsel und beendete das Schauspiel durch ein paar Worte an die Grenzbrigadisten. Ich glaube, dieser Herr S. hatte einen hohen Dienstgrad und besaß zum Glück auch etwas Humor. Ein Witz, den ich ihm daraufhin mit dem größten Vergnügen erzählte, machte jedenfalls später in ganz Dranske die Runde. Ich: „Wir bekommen jetzt Südfrüchte en gros von der Insel Dari. Honecker hat Dari anerkannt und diplomatische Beziehungen aufgenommen.“ Er: „Wo liegt denn Dari?“ Ich: „Zwischen Soli und Tāt!“

Den ersten Tag hatten wir nun schon geschafft. Am nächsten Tag um 11 Uhr liefen wir aus der Werft aus, mit uns noch ein Bunkerboot und ein Schlepper von der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei BBB.

Den Ausbilder von der Marineschule Stralsund hatte ich in meiner Kapitänskammer untergebracht. Wir schliefen beide auf meiner Couch, er auf dem seitlichen Auszug. Nachts berührten sich öfter unsere Füße. Da war es ein Glück, dass wir beide die kürzesten Menschen auf diesem Schiff waren.

Die Fahrt ging durch den Greifswalder Bodden. Ich wollte Kaffee auf die Brücke bringen lassen. Das wurde abgelehnt und ich erlebte auch bald warum. Einer der Reservisten brachte Werkzeug und ein zwei Meter langes Kabel auf die Brücke. Dann staunte ich nicht schlecht, als mein kleiner Kaffeetisch und die dazugehörige Wandverkleidung abgebaut wurden und dahinter zwei Steckdosen russischer Bauart zum Vorschein kamen. Mein Kammermitbewohner schleppte eine riesige Kiste an. Der Inhalt, so groß wie zwei heutige PC-Drucker, entpuppte sich als Funksprechgerät. Schnell waren alle Kabel angeschlossen. Dann kam ich mir vor – um es mit einem Spruch der damaligen Zeit auszudrücken – wie im Russenfilm. „Wolga von Amur“, „Wolga von Amur“ schrie der Offizier ins Mikrofon. Er hatte einen Zettel vor sich, von dem er den russischen Text in deutschen Buchstaben ablas. An jeder Landecke



mussten wir damit Meldung machen. Ich war zwar selbst keine Leuchte in Russisch, aber was da geboten wurde, hat mich doch ziemlich erschüttert.

Im Laufe der Fahrt tauschten wir nun eine Anzahl Codenamen russischer Flüsse aus. Plötzlich fing die Höllenkriegsmaschine an zu qualmen. Zehn Minuten abschalten, dann bei Saßnitz „Don“ ins Funkgerät rufen. Ich konnte mir meine Bedenken nicht verkneifen, dass wir so keinen Krieg gewinnen könnten. Die Amis hatten schon damals in der Mütze einen kleinen Apparat und einen Sprechbügel, mit dem sie sich Tag und Nacht verständigen konnten.

Am dritten Tag liefen wir Saßnitz an. Kaum hatten wir festgemacht, kam wieder eine Abordnung aus Rostock an Bord. „Genosse Kapitän, wir mussten feststellen, dass keiner Ihrer Leute bei der NVA gedient hat. Sie müssen doch alle einen Dienstgrad bekommen!“ Da von der Werft einige Reservisten aufs Schiff abkommandiert waren, bekam ich selbst also den dritten Unteroffiziers-Dienstgrad. Ich war nun „Meister“ und bekam einen Ausweis und eine Erkennungsmarke.

In Rostock hatte ich auch noch einen Parteiauftrag erhalten. Ich sollte ein Besatzungsmitglied für die SED-Mitgliedschaft gewinnen. Um früher, wie heute auch, einer Partei beizutreten, bedurfte es schon eines guten Grundes. Unter meinen Matrosen hatte ich einen Berliner, der sich für die Ingenieurhochschule Warnemünde/Wustrow bewerben wollte. Diesen Herrn S. bat ich zu mir und erörterte mit ihm seine Chancen, einen Platz an der Schule zu bekommen. Dem Matrosen leuchtete es sofort ein, dass seine Karrierechancen in der DDR-Seefahrt als Parteimitglied wesentlich besser standen. Inzwischen führt Herr S. ein großes Containerschiff bei einer namhaften Reederei.

Die Militärvorgesetzten erteilten mir nun eine neue Aufgabe. Ich sollte errechnen, wie viele Granaten das Schiff mitnehmen könnte. Dieser Schiffstyp, auf dem wir die Übung machten, hatte ein Zwischendeck, das bei Schüttgut geöffnet, bei anderer Ladung aber auch geschlossen werden konnte. Noch nie hatte ich eine Granate oder Mine gesehen, also konnte ich auch nichts berechnen. So nannte ich ihm aus dem Hut eine Zahl und er war begeistert. Ich habe nicht erfahren, was später in seinem Bericht stand.

Am Tag 4 war großes Schießen mit der Haubitze vorn auf der Back befohlen. Um 13 Uhr stand unser Führungskapitän mit zehn Fallschirmraketen auf der Brücke. Alle Besatzungsmitglieder mussten nach so einem emporgeschossenen Fallschirm zielen und schießen. Ich war der Letzte, der nach vorn auf die Back ging. Überall lagen sehr große kupferne Patronenhülsen herum. Nach der Einweisung machte ich mich bereit für den Schuss, nahm den Fallschirm ins Visier. Als der Schuss losging, fürchtete ich, mein ganzes Vorschiff bricht auseinander. Zurück auf der Brücke beglückwünschte mich der Führungsoffizier. Die Besatzung habe das Manöver mit Auszeichnung bestanden! Keiner von uns hatte einen Fallschirm getroffen.

Am fünften Tag übten junge Marinekapitäne das Anlegen an ein fahrendes Objekt, nämlich an unser Schiff. Das erste kleine Boot (U-Boot-Jäger) kam in langsamer Fahrt auf uns zu. Der Schiffsführer nahm Platz in der Nock und gab seine Befehle. Er hatte wohl mit stärkerem Blech bei unserer Reling gerechnet. Zum Unglück hatte der Fendergast noch einen runden Fender dazwischen gehalten, um den Aufprall abzumildern. Das Gegenteil wurde damit erreicht – die gesamte Reling wurde eingedrückt. Meine Besatzung reparierte noch den ganzen Nachmittag bis in die Nacht hinein. Von weiteren Manövern dieser Art haben sie dann Abstand genommen und vielleicht bei der Schute von der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei geübt. Deren Schiffe waren robuster verarbeitet.

In allen Reedereien der Länder des Warschauer Paktes wurden regulär ABC-Manöver durchgeführt. Wir waren auch für den „Ernstfall“ ausgerüstet worden. Über Rügen Radio erhielten wir im so genannten Einseitigen Dienst zweimal im Jahr verschlüsselte Telegramme. Der Kapitän wusste dann, was er zu machen hatte. Vom größten Frachter bis zum kleinsten Küstenmotorschiff führten wir Pläne mit, wie im Ernstfall vorzugehen wäre. Wir hatten für alle

Fenster und Bulleys Aluminiumblenden, denn bei einem Selbstschutzmanöver musste das Schiff völlig abgeblendet sein. Dann fuhren wir im Zickzack, um Geschossen zu entgehen. So richtig ernst haben wir das nie nehmen können. Nun sollten wir am letzten Tag ein solches Manöver durchführen. Ich hatte absolut keine Lust mehr dazu. Die vergangenen Tage waren total stressig für alle gewesen.

Die Marineleute hatten während der sechs Tage bereits ab und zu von meinen schönen Basarwaren gekostet. Das brachte mich auf eine Idee. In der Besprechung mit dem Führungsoffizier und dem „Politnik“ (auch ein Fregattenkapitän, der alle Häfen samt Kursen in der BRD kannte) schlug ich ein abschließendes Preisschießen vor:

- |          |                    |                         |
|----------|--------------------|-------------------------|
| 1. Preis | 1 Flasche Whiskey  | 5 Schachteln Zigaretten |
| 2. Preis | 1 Flasche Whiskey  | 3 Schachteln Zigaretten |
| 3. Preis | 1 Flasche Dujardin | 1 Schachtel Zigaretten  |

und so weiter.

Alle waren begeistert und keiner kam zu kurz. Pech hatten nur die Offiziere, sie waren die schlechtesten Schützen. Die Reservisten von der Werft bekamen den 1., 3., 4. und 6. Preis. Zum Abschied in Stralsund schenkte ich einigen der Herren noch eine Flasche Whiskey. Jeder dachte, nur er hätte eine von mir bekommen. Das war auch gut so, denn sie durften nicht damit erwischt werden.

Der Tag 7 – Abschiedszeremonie am Dänholm. Große Danksagung an die Schiffsbesatzung. Langes Schreiben an die Reederei, wie vorbildlich wir alles erledigt hatten. Auch der Flottenbereichsdirektor ließ uns seinen Dank übermitteln.

Das Kurioseste kam noch: Drei Monate später bei einer Kapitänsbesprechung nahm mich der Direktor C. P. zur Seite. Ein rühriges Mitglied meiner Besatzung hatte wohl darüber Tagebuch geführt mit dem Ergebnis: Sieben Tage Manöver, sieben Tage Stress, sieben Tage kaum Schlaf, sieben Tage, die unvergesslich bleiben.

Gerd Stranz

### **Eine nicht ungefährliche Reise mit der FAIR PLAY II**

Es gab manche, nicht viele Rostocker Seeleute, die wurden als Matrosenlehrlinge bei der DSR eingestellt und hielten der Company die Treue bis zu deren schmachlichem Ende oder blieben sogar noch darüberhinaus bei deren Folgeunternehmen kürzer oder länger beschäftigt. Mein Arbeitsleben bei der Seefahrt bis hin zum Ruhestand verlief weniger geradlinig. Allerdings war ich nicht der Einzige, der nach 1990 einen Neustart wagen musste.

Im September 1967 begann ich meine Lehre als Vollmatrosenlehrling bei der DSR. Unser Lehrschiff, die JOGOFI (JOHANN GOTTLIEB FICHTE), war aber leider nicht einsatzbereit, da bei Reparaturarbeiten in der Werft in Warnemünde durch einen Maschinenraumbrand für etwa 150 junge tatendurstige Seeleute der Start ins Seemannsleben jäh ausgebremst wurde. Die ersten vier Monate der Ausbildung verbrachten wir deshalb in Glowe auf Rügen. Ab Januar 1968 gehörten wir zu den Lehrlingen auf dem Lehrschiff GEORG BÜCHNER. Dort erhielt ich schon nach einer Woche den Spitznamen „Mao“, unter dem mich vielleicht der eine oder andere noch kennen könnte.

1972 gehörte ich zu den Besatzungsmitgliedern der HALBERSTADT, die in Haiphong hautnah miterlebten, wie grausam Krieg sein kann. An diesem Tag des Angriffs auf unser Schiff



konnte ich mir anschauen, wie aus Maulhelden, welche die rote Fahne vorneweg trugen, die größten Angsthasen an Bord wurden.

Aus familiären Gründen kündigte ich Ende 1974 bei der Reederei. Im Seehafen Wismar fand ich auf dem Schwimmkran WAL einen neuen Arbeitsplatz. Von 1976 bis 1978 wurde ich trotz fortgeschrittenem Alter noch zur Nationalen Volksarmee eingezogen. Nach meiner Entlassung im April 1978 fing ich bei der Fischereiproduktionsgenossenschaft (FPG) Wismar an. Daran anknüpfend ging ich nach der Wende für zehn Jahre als Fischer nach Cuxhaven. Ab dem Jahr 2000 gehörte ich der Hamburger Schlepperreederei FAIR PLAY an.



Hier beginnt nun meine Geschichte aus dem Januar 2005. Ich fuhr damals als Bootsmann auf der FAIR PLAY II. Wir brachten den Schlepper nach Stettin in die Werft. Unsere Schleppwinde musste repariert werden. Außerdem sollte sie so verändert werden, dass wir zukünftig einen längeren Schleppdraht auftrommeln konnten. Als unsere 14-tägige Schicht vorüber war, fuhren wir in die Freischicht und dachten, wenn wir von der wieder zurück an Bord kämen,

wäre alles zu unserer Zufriedenheit erledigt. Falsch gedacht!

Zurück aus der Freischicht erhielten wir von unserem Büro den Auftrag, in unserer Schicht sofort mit der FP II nach Tallinn zu laufen, um den Eimerkettenbagger USEDOM von dort nach Stettin in die Werft zu bringen. Als unsere Besatzung an Bord kam, mussten wir feststellen, dass die andere Schicht es „versäumt“ hatte, Proviant und Brennstoff zu bunkern. Der Kapitän der anderen Schicht sagte zum Abschied wie zum Hohn: „Es ist ganz schön schwer, 14 Tage nichts machen zu müssen.“

Wir haben es aber in kürzester Zeit geschafft, Proviant und Getränke für zehn Tage einzukaufen, die für die fünf Personen ausreichten, welche bei Schleppreisen immer an Bord waren. Erst beim Auslaufen aus Stettin wurde uns dann noch mitgeteilt, dass wir auch sehr wenig Trinkwasser an Bord hätten. Dieser Umstand sollte sich noch zu einem großen Problem für uns entwickeln.

Kurz nach dem Ablegen erhielt unser Kapitän darüberhinaus einen Anruf vom abgelösten Kapitän, der noch an der Pier stand, mit dem Hinweis, wir müssten die Hauptmaschine wieder einfahren, da einiges daran gemacht worden sei. Der polnische Lotse war sehr ungehalten, als wir einmal nur mit der Stb.-Maschine, dann wieder nur mit der Bb.-Maschine im Kanal Piastowski fuhren. Wir brauchten für die knapp 30 Seemeilen von Stettin nach Swinemünde sechs Stunden. Die Reisegeschwindigkeit bei normaler Versiegelung betrug zehn Knoten.

Von Swinemünde bis nach Tallinn sind es etwa 500 Seemeilen. Als der polnische Lotse von Bord gegangen war, begann unsere Seereise. Anfang Februar 2005 herrschte vor der pommerschen Küste durchschnittliches Winterwetter mit normalen Temperaturen und Windstärken. Je weiter wir aber nach Norden kamen, umso ungemütlicher wurde es. Nach etwa 300 Seemeilen in Höhe von Ventspils erlebten wir einen Temperatursturz von fast 20 °C und der Wind frischte auf Stärken von 6 bis 7 auf. Was das bedeutete, kann sich jeder vorstellen, der irgendwie mal bei der Seefahrt reingerochen hat.

Wir liefen mit neun Knoten gegenan. Der Wind kam aus NNE. Der Kapitän und ich gingen die 6–12 Wache, der Steuermann und sein Wachgänger die 0–6 Wache. Diese wurde von uns eingewiesen, worauf sie alles zu achten habe. Der Steuermann hat die Gefahr aber nicht erkannt, was passieren kann, wenn er mit unangepasster Geschwindigkeit weiterfährt, eher war das Gegenteil der Fall. Vielmehr haben sich die beiden Wachgänger über die entstehende schöne Eisverzierung gefreut. Sie kannten noch nicht die verheerenden Folgen, wenn der „Schwarze Frost“ sich an Bord ausbreitet. Mit Schwarzer Frost oder black frost wird eine schnellwachsende, nicht aufzuhaltende Vereisung eines Schiffes durch gefrierenden Nebel oder überkommende See bei extrem großer Kälte bezeichnet. Jeder Tropfen Wasser wird sofort zu Eis.



Mein Kapitän, Erich Boddin, und ich waren durch unsere Arbeit bei der Fischerei mehrmals vor Ostgrönland in das Dilemma gekommen, vom schwarzen Frost überrascht zu werden. Allerdings wussten wir damals, was zu tun war.

Als der Kapitän und ich auf Wache ziehen wollten, kamen wir kaum auf die Brücke. Auf diesem Schlepper war der Zugang zur Brücke nur von außen möglich. Die Niedergänge waren mit einer zehn Zentimeter dicken Eisschicht überzogen, sodass der Zugang zur Brücke halbsbrecherisch rutschig war. Die Rettungsflöße waren festgefroren, die gesamte Back war nur







Der Autor

noch ein einziger Eisblock, wir besaßen keinen funktions-tüchtigen Anker mehr, die Brückenfenster waren fast alle dicht mit Eis bedeckt. Das Schlimmste war die dadurch entstandene Instabilität unseres Schleppers, weil uns zu diesem Zeitpunkt mindestens 12 Tonnen Trinkwasser als Ballast fehlten.

Die ersten lauten Kommandos des Alten lauteten: „Beide Maschinen ganz langsam voraus!“ Alles was zum Eisklopfen nötig war, musste eingeleitet werden. Als erstes wurde versucht, das Eis vom Brückendeck zu entfernen und die Niedergänge begehbar zu machen. Wir haben etliche Stunden gebraucht, bis der Schlepper wieder einigermaßen auf Rudermanöver reagierte.

Als der estnische Lotse in Tallinn mit seinem Lotsenboot längsseits kommen wollte und uns in diesem Zustand sah, schickte er uns über UKW die Anweisung: „Folgen Sie bitte dem Lotsenboot, der Lotse kommt nicht zu Ihnen an Bord.“

Im Hafen von Tallinn haben wir nochmals 12 Stunden Eis geklopft, bis man uns versprach, dass am nächsten Tag ein Hilfsschiff käme, das unseren Schlepper mit Dampf enteisen sollte. Unsere Vorfreude sollte vergebens sein. Das Hilfsschiff war am nächsten Tag kaputt. Um an unser Schleppgeschirr in der Achterlast zu gelangen, mussten wir mit Vorschlagshämmern arbeiten.

Die nächste Überraschung bereitete uns der Überführungskapitän des Eimerkettenbaggers USEDOM. Er fragte uns scheinheilig, was wir denn jetzt schon wollten. Die Überführung nach Stettin sei doch erst in zwei Monaten dran. Ein Schelm.

Wir waren alle der Meinung, dass im Rostocker Büro einiges verbockt worden war. Wir hätten um diese Jahreszeit gar nicht dorthin fahren dürfen, da wir für dieses Fahrgebiet keine Eisklasse hatten. Für eine Winterreise in diese Gegend waren wir überhaupt nicht ausgerüstet. Wir sollten demzufolge so schnell wie möglich Tallinn wieder verlassen, weil aus dem Finnischen Meerbusen die Eisgrenze schon die Linie Helsinki – Tallinn fast erreicht hatte.

Wie auch immer, wir haben den Bagger trotz aller Hindernisse nach Stettin in die Werft gebracht und waren noch vor Schichtende wieder in Rostock. Als Dank für die geleistete Arbeit durfte jedes Besatzungsmitglied mit seiner Ehefrau essen gehen.

Seit dem 1. Januar 2016 bin ich nun Vollzeitrentner. Von der Seefahrt kann ich leider immer noch nicht lassen. Vor



kurzem habe ich die Berechtigung erhalten, Traditionsschiffe bis zu einer Rumpflänge von 55 m als Schiffsführer zu fahren. Hier in Wismar, wo ich seit 1971 verheiratet bin und mein Zuhause habe, liegt die schöne Poeler Kogge im Hafen. Wir Crewmitglieder sind alles Ehrenamtler. Ich hoffe für mich und meine Mitstreiter, unser Engagement kann noch lange so wie heute andauern.

### Abdullah aus Jeddah

In den Jahren zwischen 1965 und 1970 lag ich mehrmals mit den Schiffen ERFURT, RUDOLF BREITSCHIED und GEORG SCHUMANN im saudiarabischen Hafen Jeddah. Das dortige Landgangs- und Alkoholverbot war nicht so einfach zu verkraften. Bei der herrschenden Hitze nach Feierabend auf ein kühles Bier verzichten zu müssen, das war schon eine recht harte Strafe für Hein Seemann. Aus purer Verzweiflung trank ich mit dem Doc auf der ERFURT ab und zu Cola mit Mediziner-Alkohol. Wir nannten das daraus entstandene Getränk „Cuba libre arabica“.

Wenigstens konnten wir zur Abwechslung Bade- und Tauchfahrten mit unserer Barkasse unternehmen. Von denen brachten wir herrliche Muscheln und Korallen mit an Bord und mit in die Heimat. Das internationale Artenschutzabkommen gab es noch nicht – damals scherte sich niemand darum, solange es tote Gegenstände waren, die nicht in Quarantäne mussten.

Wer in diesen Jahren Jeddah kennenlernen durfte, der kennt auch Abdullah. Ich

kann mich noch vieler netter kleiner Geschichten mit ihm erinnern. Abdullah war der Chef der Stauerei und damit äußerst wichtig für den Ladungsumschlag des Schiffes. Sein Alter schätzte ich auf 50 bis 60 Jahre. Er war öfter „beschwipst“. Aber er kannte alle Zöllner und soll laut Makler Millionär gewesen sein. In der Position ließ sich durch kleine Zuwendungen sicherlich



manches erreichen oder verhindern.

Nach dem Einlaufen mit der RUDOLF BREITSCHIED im Januar 1969 klopfte es an meine Kammertür und Abdullah trat ein. Er schloss hinter sich die Tür ab, sagte nur „Hallo Chief“ und verlangte sofort ein Bier. Natürlich erklärte ich ihm, dass ich keines habe und wies auf das strikte Alkoholverbot in seinem schönen Hafen hin. Er setzte sich auf meine Backskiste, hob seinen weißen Kaftan oder Dischdasch, in jedem arabischen Land heißt das Gewand anders, und entnahm aus seinem darunter versteckten Ledergürtel eine Goldmünze, legte diese auf den Tisch und sagte mit einem Lächeln: „What about now with a beer?“ Ich brauchte eine Weile, ehe ich aus einem Versteck eine Flasche Bier hervorgeholt hatte und sie ihm überreichte. Er war zufrieden und ich auch. Eine acht Gramm schwere Goldmünze für ein Bier, Rostocker Hafenbräu quasi in Gold aufgewogen, das war schon ein einträglicher Tausch, selbst auf die Gefahr der Auspeitschung hin.

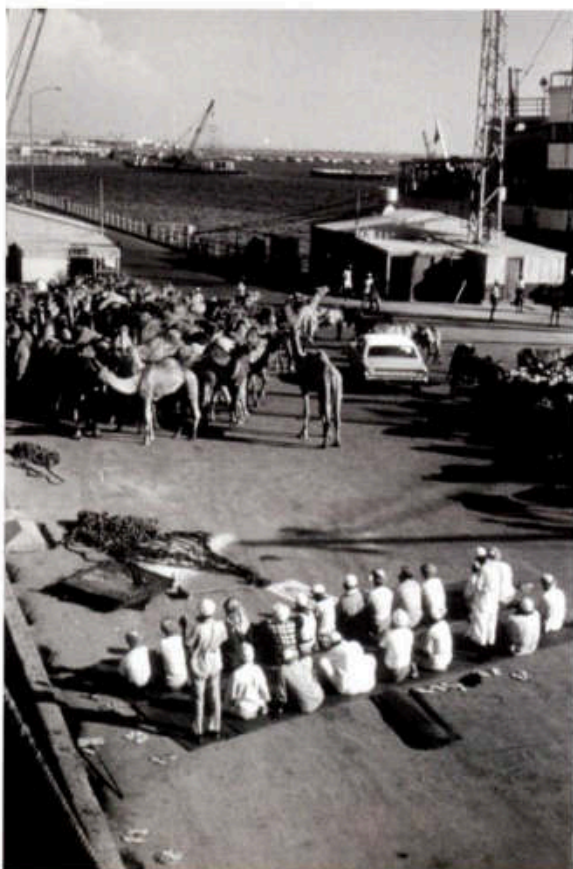


Abdulla



Auf MS GEORG SCHUMANN rief mich im Oktober 1969 Kapitän Michel an, ich solle mal in seine Kammer kommen. Ich traute meinen Augen nicht: Abdullah saß dort auf der Backskiste, hatte sein weißes Gewand ausgezogen und nähte sein bodenlanges zerrissenes „Hemd“. Der Kapitän musste ihm dafür das Nähzeug reichen und die Gardine zuziehen. Vermutlich waren im „Haus der 1000 kleinen Dinge“ in Mekka gerade die Utensilien für diese Handarbeit ausgegangen oder die dafür zuständige seiner Gemahlinnen war in den Streik getreten. Zur Belohnung hatte uns Abdullah in einem Aluminiumnapf saudisches Kebab mitgebracht, das ihm eine seiner Frauen gekocht hatte. Naja, es sah nicht besonders appetitlich aus, aber wir haben es über den grünen Klee gelobt.

Ein einziges Mal bin ich während der Liegezeiten an Land gewesen und das auch nur als Begleitung eines Motorenwärters, der zum Zahnarzt musste. Wir fuhren in Abdullahs Limousine. Sein Chauffeur krachte mit dem guten Stück in einen anderen PKW. Es gab zum Glück nur Blechschaden. Darüber konnte sich Abdullah herzlich amüsieren. Nach dem Zahnarztbesuch führte er uns auf den Basar. Mit Staunen betrachteten wir das viele gestapelte Gold. Wir durften Kilobarren in die Hand nehmen und ahnten dabei, welchen Wert in Mark der DDR wir wohl gerade in der Hand hielten. Dabei erklärte unser Begleiter, dass es hier keine Diebstähle gäbe, weil dem Dieb sogleich die dafür verantwortliche Hand abgehackt würde. Andere Länder, andere Sitten. Diese Erkenntnis hat der Seemann jedem Landei voraus. Seien wir ehrlich, mancher sächsische Grenzlandbewohner wünscht sich auch, dass seinem ungebetenen Gast von gegenüber die Hand abfaulen möge.



Blick auf die Pier in Jeddah

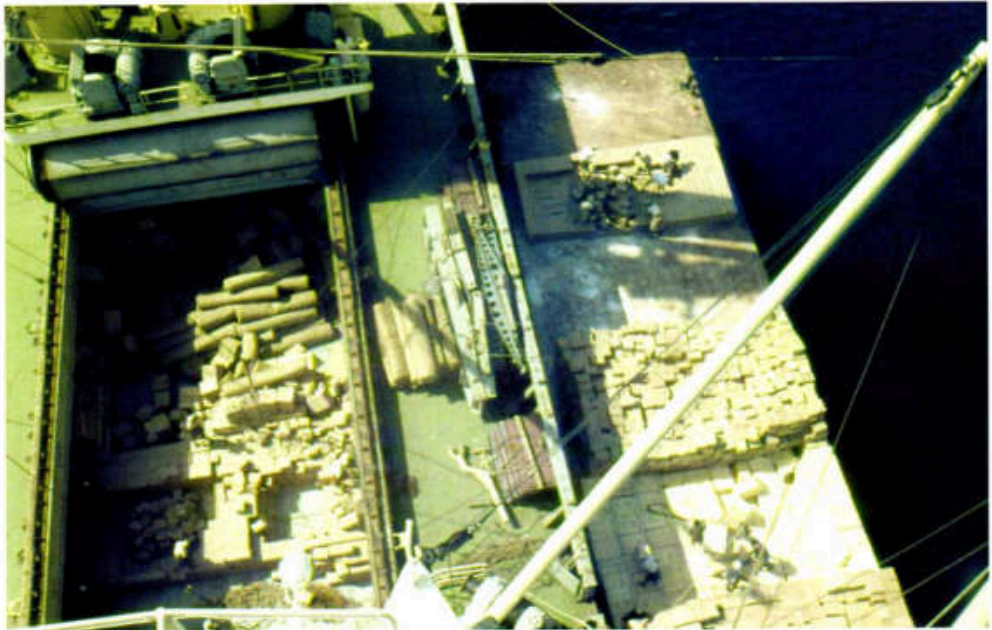
Aber Jeddah war ein Hafen, der nicht nur ein Original wie Abdullah zu bieten hatte, um sich nach Jahrzehnte noch seiner zu erinnern. Ich denke auch an unsere Beobachtungen, die wir beim Umschlag von Rindern, Schafen oder Kamelen an der kleinen Pier machen konnten, besonders während der Pilgerzeit. Mekka liegt nur etwa 100 Kilometer entfernt mit seinen dann hunderttausenden Gästen, die sämtlich recht wenig von einem Hamburger Schnitzel oder einer Bauernsülze halten. Stückgut konnte nicht unkomfortabler als dieses Vieh gelöscht werden.

Auf das Alkoholverbot hatten wir uns eingestellt, aber der Hafen hielt auch gewisse andere unangenehme Überraschungen für den Seemann bereit. Eine Indienreise mit MS RUDOLF BREITSCHIED 1967/68 führte innerhalb von 33 Seetagen non-stop von Rostock rund um das Kap der Guten Hoffnung nach Jeddah. Wir hatten zwei Schuten geladen. Sie standen

über den Luken und ragten selbst noch über das Schanzkleid hinaus. In Jeddah wurden sie mit unserem Schwergutgeschirr gelöscht. Wir lagen drei Wochen auf Innenreede vor Anker. Während dieser Zeit wurde Ladung an die vorher gelöschten, längsseits liegenden Schuten übergeben. Diese Schuten sollten auch das spätere Löschen von DSR-Schiffen in Jeddah beschleunigen. Die Infrastruktur war noch nicht auf den stetig steigenden Warenumsatz eingerichtet.



Die Maschine musste während dieser Zeit stets stand by bleiben und das aus gutem Grund. Eines Nachmittags kam ein plötzlicher Sandsturm auf. Alles musste sehr schnell gehen, um ein Desaster zu verhindern. Kapitän „Jonny“ Müller eilte in Turnhose auf die Brücke und ich in die Maschine. Mit dem Kommando „Voraus ganz langsam“ konnten wir das Schiff auf Position halten. Nach



dem Sturm schwamm unzählige Ladung im Wasser, welche von vielen Schuten regelrecht herunter geblasen worden war.

Mit oder ohne Abdullah, Jeddah war eine Reise wert. Diese irrwitzige Werbebotschaft unterschreibt kein Seemann, der dort auf dem sprichwörtlich Trocknen sitzend wochenlang auf Reede gelegen hat. Aber auch wer nicht das Vergnügen für sich in Anspruch nehmen kann, diesen Gentleman kennengelernt zu haben, eine dortige Liegezeit wird vielen DSR-Seeleuten gleichwohl für immer im Gedächtnis haften bleiben.



## Marketing und Kunst

### Der Beitrag der Deutschen Seereederei zur maritimen Kulturgeschichte in Mecklenburg-Vorpommern

Seit ihrer Gründung im Jahre 1952 entwickelte und produzierte die Deutsche Seereederei Rostock zur Unterstützung ihrer internationalen Marktarbeit Werbemittel mit hohem ästhetischen und künstlerischen Niveau.

Kunst als Mittel des Marketing zu nutzen, sie als gezieltes Gestaltungsmittel für individuelles Auftreten und Erscheinungsbild einzusetzen, war eine Auffassung der damaligen Leitung des Hauses. Eine Werbeindustrie gab es in der DDR nicht, viele Materialien waren Mangelware, Papierverbrauch und Buchherstellungen unterlagen der Genehmigungspflicht. Der Bedarf, das Unternehmen weltweit unter den Mitbewerbern einer anspruchsvollen Abladerschaft gegenüber zu präsentieren, erforderte Kreativität und Engagement.

Das Studium der Zielgruppen war ebenfalls schwierig, da die „Macher“ sich größtenteils auf Aussagen der im Ausland tätigen DSR-Vertreter stützen mussten. So wurden analytische Fragebogen verwendet, mit deren Hilfe herausgefunden werden sollte, worauf und wie die Zielgruppen reagieren. Das Ergebnis: Originalität, Geist, vielleicht Witz, Einmaligkeit zählten. Die damalige Werbeabteilung setzte sich mit Künstlern und Kulturschaffenden zusammen, um Ideen zu finden und letztlich auch durchzusetzen.

Mit viel Enthusiasmus wurden Projekte in Angriff genommen, die vielleicht heute noch bei Sammlern zu finden sind. Am bekanntesten davon sind wohl die DSR-Bildkalender, die per Schiff an die Vertretungen und Agenturen von Rostock aus verschickt wurden, um in Afrika, Japan, Südamerika, der Schweiz, Österreich, im Mittelmeerraum und anderen wichtigen Einzugsgebieten zielgerichtet eingesetzt zu werden. Die maritime Geschichte Mecklenburg-Vorpommerns war deren vorrangiges Thema. So wurde in Museen und Bibliotheken sowie in Antiquariaten gestöbert, Quellen von Seemannsmitbringseln ausfindig gemacht, Erkundungen über besonders reizvolle Landstriche wie Hiddensee oder Rügen eingezogen. Museologen, Heimatkundler, Maler, Schriftsteller, Fotografen, Seeleute wurden integriert, um die maritimen Traditionen Mecklenburg-Vorpommerns den Wirtschaftspartnern in der Welt nahe zu bringen. Und so fiel es nicht schwer, jedes Jahr ein neues Thema zu finden.



Darüber hinaus entstanden Bücher als individuelle Werbegeschenke im Eigenverlag. Die Themen erstreckten sich von amüsanten, kostbar ausgestatteten (handgearbeiteten), in limitierter Auflage gedruckten Büchlein über Lebensgewohnheiten auf See bis hin zum sachlichen Paperback-Nachschlagewerk für Schifffahrtskaufleute. Spielkarten für Bridge z. B. wurden als eigene Auflage von renommierten Illustratoren gezeichnet und gedruckt. Zu bestimmten Anlässen ließ die DSR Medaillen aus Metall oder Meißner Porzellan nach Entwürfen von Künstlern prägen bzw. gießen.

Es entstanden zahlreiche werblich gestaltete

Artikel in Kleinserien, wie mit Rostocker Motiven bemaltes Geschirr oder Wandfliesen mit Schiffsmotiven.

Bei den Mitarbeitern an Land und auf See waren diese Artikel ebenfalls sehr beliebt und begehrt. So wurde der weltweite Versand von Rostock stark kontrolliert, damit möglichst keine Stücke privat „abwanderten“. Die Kalender tauchten jedoch hier und da sichtbar auf, wie in KFZ-Werkstätten oder Versorgungseinrichtungen. Das sorgte immer für Ärger.

Am bedeutendsten aber für die Kulturgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns war die Wiederbelebung der Tradition der Kapitänsbildmalerei, die ihre Blütezeit im 19. Jahrhundert hatte. Eine Reihe von DSR-Schiffen wurde von Malern porträtiert, wobei ein hohes Maß an Detailtreue zu beobachten ist. Diese Arbeiten wurden z. T. für die Kalenderproduktion genutzt und reproduziert.

Zu den 50- und 60-jährigen Jubiläen der Gründung der Deutschen Seereederei wurden in Sonderausstellungen einige dieser Stücke aus der erfolgreichen Werbestrategie des Betriebes präsentiert.



MS VORWÄRTS von Hilmar Zill (Öl 78 × 112 cm)





## In sicheren Händen

sind sie beide – mein Mädchen und mein Schiff. Sicherheit ist wichtig, denn sie schafft Vertrauen – nicht nur zu Hause, sondern überall in der Welt. Vertrauen haben deshalb auch die Ablader zu uns, denn wir stehen voll unseren Mann. Fachgerechter Seegütertransport ist für uns das A und O! Wir sorgen für richtiges Stauen, Separieren und Sichern spezieller Ladungen. Auf unseren modernen Linienschiffen (DSR-LINES), Tramp- und Spezialschiffen befördern wir Waren aller Art. Wir befördern sie weltweit, und deshalb liegt uns die Sicherheit am Herzen.



VEB DEUTSCHER SEEREDEEREI  
ROSTOCK

DSR ist ein Markenname. © 1994 VEB DEUTSCHER SEEREDEEREI ROSTOCK

# SEEVERKEHR



TRANSPRESS

VEB Verlag für Verkehrswesen

Schiffahrtspolitik



Handelsflotte



Nautik



Befrachtung



Hafenwirtschaft



Seerecht



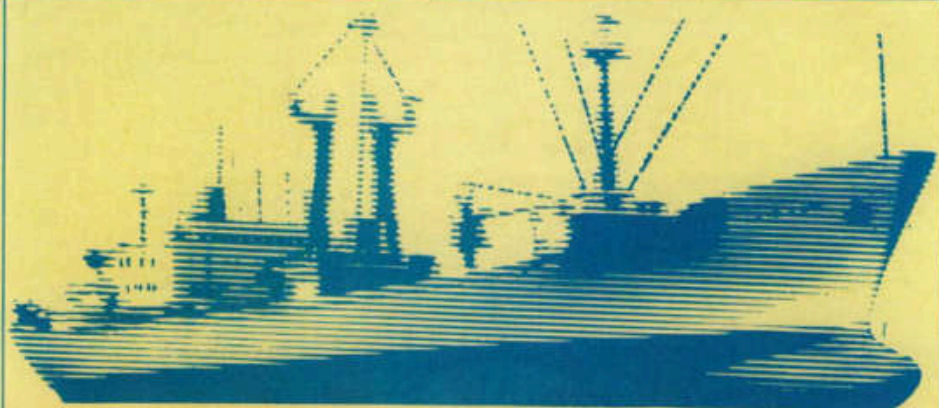
**VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK**

Verlagspostamt Berlin

**3**  
März  
1961

Heftpreis 2,- DM





# DSR-LINES

## Im Dienste unserer Volkswirtschaft

Die ständig wachsende ökonomische Stärke unserer Republik und die damit verbundene Steigerung unseres Außenhandels bringen vielfältige Probleme des Transportes mit sich.

DSR-LINES steht im Dienste unserer Volkswirtschaft und hilft diese Probleme lösen.

Auf 19 Linien in alle Welt befördert DSR-LINES

Ihre Güter schnell, sicher und zuverlässig. Wir garantieren Ihnen eine sorgfältige Behandlung aller uns anvertrauten Transportgüter durch unsere speziell ausgebildeten Seeleute.

Mit DSR-LINES fahren, heißt gut fahren.



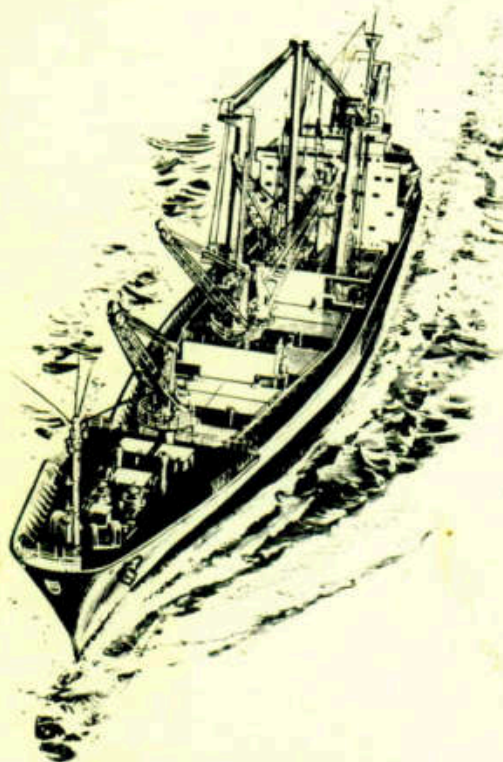
VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI ROSTOCK

Telefon: 370 81 Telex: 31 117

# weltweit & zuverlässig

Moderner Seetransport und Seehafenumschlag  
im Dienste des Außenhandels der DDR

Linien-, Tramp-, Spezial- und Tankschiffahrt  
Charterung und Vercharterung  
Umschlag und Lagerung von Stück-, Massen- und Flüssiggut



## **VEB KOMBINAT SEEVERKEHR UND HAFENWIRTSCHAFT -DEUTFRACHT / SEEREEDEREI-**

DDR - 25 Rostock - Überseehafen Tel: 3660 Telex: 31381 dsr dd

Betriebe:

VEB Deutfracht / Seereederei Rostock VEB Seehafen Rostock VEB Seehafen Wismar VEB Seehafen Stralsund  
VEB Schiffsmaklerei Rostock VEB Bagger-, Bugsier-, Bergungsreederei Rostock VEB Schiffsversorgung Rostock



## **DSR-LINES** **Container-** **Service** **in alle Welt**

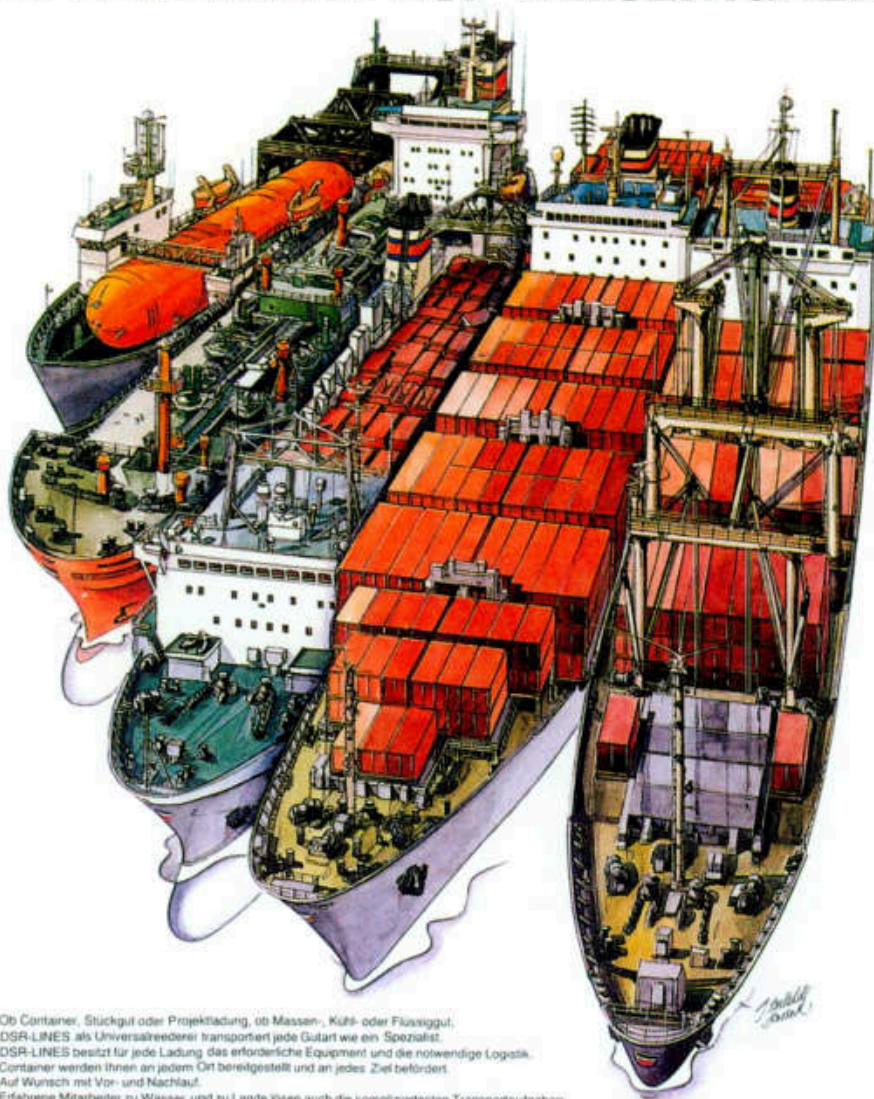
DSR-LINES stellt Ihnen Container aller Typen an jedem Ort bereit und transportiert diese an jedes Ziel. Auf Wunsch mit Vor- und Nachlauf. DSR-LINES unterhält dazu zahlreiche Voll- und Semicontainerdienste oder kooperiert mit verlässlichen Partnern. Natürlich befördert DSR-LINES auch weiterhin Stückgüter, Industrieanlagen, feste und flüssige Massengüter sowie Kühlgüter in alle Welt. Informieren Sie sich bei den Agenturen von DSR-LINES.

**Exzellenter  
Service  
für jede Ladung**

**DSR-LINES**  
VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI ROSTÖCK  
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

1952-1987  
35 Jahre  
Handelsflotte  
der DDR

# **SPEZIALISIERT AUF VIELSEITIGKEIT**



Ob Container, Stückgut oder Projektladung, ob Massen-, Kühl- oder Flüssiggut, DSR-LINES als Universalreederei transportiert jede Gutart wie ein Spezialist. DSR-LINES besitzt für jede Ladung das erforderliche Equipment und die notwendige Logistik. Container werden Ihnen an jedem Ort bereitgestellt und an jedes Ziel befördert. Auf Wunsch mit Vor- und Nachlauf.

Erfahrene Mitarbeiter zu Wasser und zu Lande lösen auch die kompliziertesten Transportaufgaben.

**Exzellenter Service für jede Ladung**

# **DSR-LINES**

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock, Überseehafen, Rostock 2540, DDR

Tel.: 36 60 Telex 31381351 dd Telefax: 3656108



# **Bevor der Lotse an Bord kommt**



*kontrolliert der Erste Offizier gewissenhaft und verantwortungsbewußt, wie alle seine Berufskollegen bei DSR-LINES, die seefeste Stauung der Container. Ihre Güter sollen sicher den Empfänger erreichen. SICHERHEIT und PÜNKTLICHKEIT werden bei DSR-LINES groß geschrieben.*

*DSR-LINES stellt Ihnen Container modernster Bauart an jedem von Ihnen gewünschten Ort bereit und befördert diese in den Relationen:*

*DDR/Kontinent-Fernost (Express-Dienst)*

*DDR/Kontinent-Südostasien (Express-Dienst)*

*DDR/Kontinent-Mittlerer Osten/Golfhäfen*

*Indien/Sri Lanka-Kontinent*

*Mittelmeer - Mittlerer Osten/Golfhäfen*

*DDR/Kontinent - östliches Mittelmeer*

*DDR/Kontinent - Rotes Meer*

*DDR/Kontinent - Ostafrika*

*DDR/Kontinent - Lagos*

*DDR-Algerien*

*DDR-Großbritannien (Londoner Raum)*

*Die Agenturen der DSR-LINES beraten Sie in allen Detailfragen.*

## **Exzellenter Service für jeden Container**

# **DSR-LINES**

# **Luftig wie in einem Ventilated Container**



Ob Ventilated Container, Reefercontainer, Open-top- oder Standardcontainer, DSR-LINES verfügt über alle Containertypen und stellt Ihnen den richtigen bereit. Überall. Für den schnellen und sicheren Transport über See. In alle Welt mit den Schiffen der DSR-LINES. Dafür unterhält DSR-LINES zahlreiche Voll- und Semicontainerdienste. Selbstverständlich werden Container auch in allen anderen Relationen befördert. Reibungslos. Pünktlich. Zuverlässig. Informieren Sie sich bei den Agenturen der DSR-LINES.



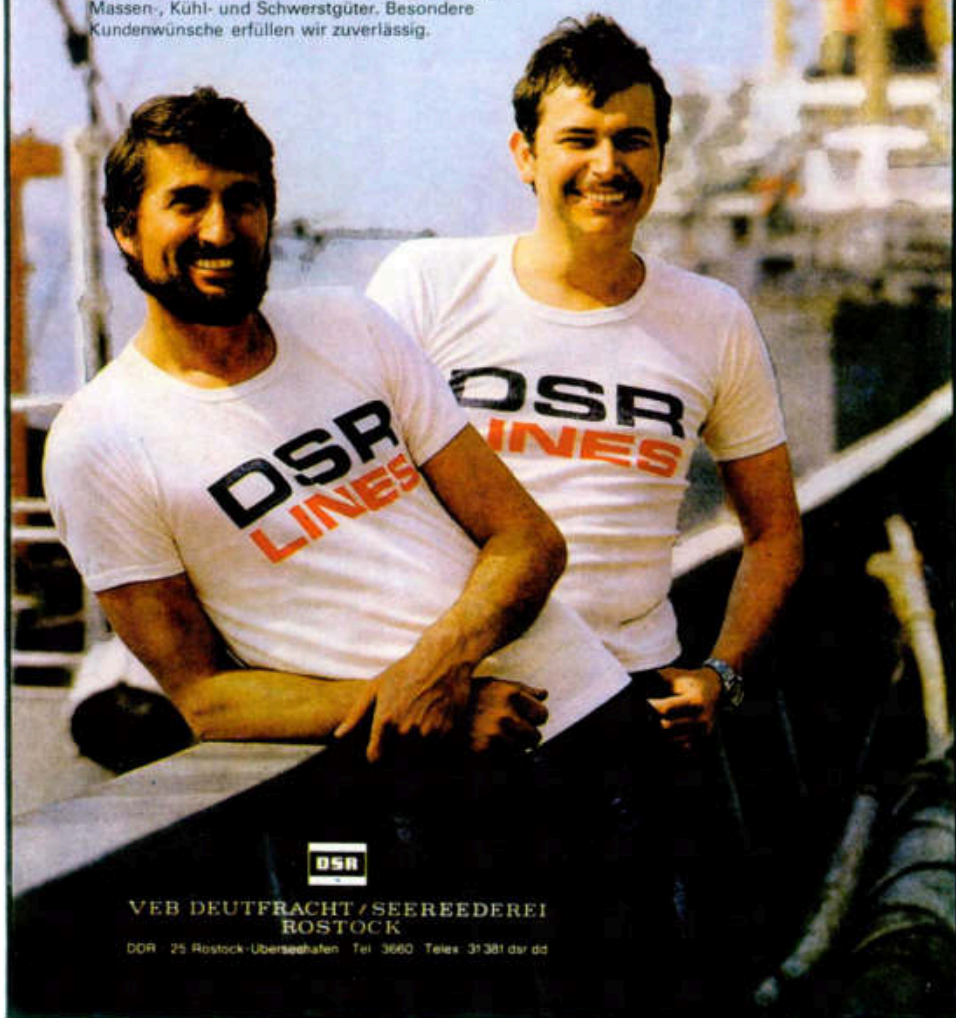
## **Exzellenter Service für jeden Container**

# **DSR-LINES**



## GROSSEN SERVICE FÜR ALLE FRACHTEN

bieten wir mit vielen Dienstleistungen.  
Fachgerecht verschiffen wir ein umfangreiches Sortiment  
von Waren aller Art. Wir bedienen unsere Ablader  
in der Linienschifffahrt nach vier Kontinenten. Dazu  
gehören der Containerdienst in die UdSSR, nach Großbritannien,  
zum Mittelmeer, in den mittleren Osten und zum Roten Meer  
sowie der Semicontainer-Expreßdienst nach Fernost.  
Pünktlich und sicher befördern wir die Güter im  
Ro/Ro-Trailerservice in die UdSSR, nach Finnland und  
Großbritannien. Weltweit sind unsere Transporte der  
Spezial- und Trampschifffahrt für feste und flüssige  
Massen-, Kühl- und Schwerstgüter. Besondere  
Kundenwünsche erfüllen wir zuverlässig.

A photograph of two men standing on the deck of a ship. They are both wearing white t-shirts with the 'DSR LINES' logo in black and red. The man on the left has a beard and is leaning on a railing. The man on the right is standing upright. In the background, the ship's rigging and a clear sky are visible.



**VEB DEUTFRACHT/SEEREEDEREI  
ROSTOCK**

DOR 25 Rostock-Überseehafen Tel. 3660 Telex 31381 dsr dd



Schwere Brocken?  
Kein Problem für  
**MS BROCKEN**

Heavy lifts?  
No problem for  
**MV BROCKEN**



Eine Beachlandung am  
Flughafengelände von  
Nizza. Hier wurde ein  
Lima-Kran, Gewicht:  
245 t, von Bord gerollt.

Beach-landing near by  
the airport of Nice  
where a Lima crane,  
weight: 245 tons, was  
rolled off from board.

# DSR-LINES



# DSR-LINES ITEMS<sup>5</sup>

---



MS „ARKONA“ – Ferienparadies auf dem Meer  
MV "ARKONA"—A floating holiday paradise

---

## Eine Gute-Nacht-Geschichte

Es war einmal. So beginnt auch diese vergnügliche und zugleich sittlich lehrhafte Mär, welche die Alten noch in hundert Jahren in den entlegendsten Schluchten des Landes ihren Enkeln unter vorgehaltener Hand erzählen werden. So und nicht anders soll es sich zugetragen haben im 29. Jahr nach Gründung der Rostocker Deutschen Seereederei, als der kleinen Republik zwischen Kap Arkona und Fichtelberg von den Völkern der Welt so manche Anerkennung zuteil wurde.

Just von einer Reise nach Westindien zurückgekehrt, machte das in Stadt und Land vielbekannte Motorschiff FREYBURG der Deutschen Seereederei im Rostocker Überseehafen fest, um 7025 Tonnen Rohrzucker und 1600 Tonnen diverse Stückgüter zu löschen. Während dieser Liegezeit erklimmen der hochwürdige Generaldirektor der DSR, führende Genossen der führenden Klasse im Lande und verschiedene hochrangige staatliche Vertreter des karibischen Inselstaates Kuba die Gangway des Schiffes. Sie eröffneten in einer kämpferischen, vorwärtsdrängenden Atmosphäre und ideologisch gut durchgereiften Zeremonie einen bilateralen Liniendienst zwischen eben dieser Republik und der Zuckerinsel, um den beiderseitigen Warenaustausch und die Transporttechnologien noch effektiver und rationeller zu gestalten. Wenig später brach die Besatzung der FREYBURG mit vielen neuen Ideen und einem frisch polierten Feindbild zu ihrer ersten Reise auf der neuen Gemeinschaftslinie vor die Haustür des US-Imperialismus auf. Umfangreiche ökonomische Aufgaben warteten auf Erfüllung durch Kapitän und Besatzung. Grüße sollten sie ausrichten von den Rostocker Hafenarbeitern an die rassigen Muchachas im fernen Kuba, falls sich die Gelegenheit fände, mit ihnen ins Handgemeine zu kommen.

Endlich den Stress der letzten Stunden vor dem Auslaufen und das unsäglich zähe Prozedere der Ausklarierung hinter sich, trotz den Wünschen der Behörden folgend offen stehen gelassener Lasten, Kammern, Spinde und Gesichter, waren nach dem Passieren der Mole Warnemünde alle Herzen frei und froh. Indes, nicht wie John Maynard über den Erie-See, sondern über den großen Atlantischen Ozean wollte sie ihr Kapitän sicher geleiten. Noch ahnte die Besatzung nichts von der schweren Bürde höchster Wertschätzung durch die oberste Spitze der stets rechthaberischen politischen Organisation der herrschenden Klasse im Heimatlande, welche sie wenige Tage später tragen sollte.

In den ersten Septembertagen lag die FREYBURG vor der Inselmetropole Havanna, berüchtigt als Uncle Sam's ehemaliger größter Puff. Plötzlich traf über Ätherwellen die überraschende Weisung aus der am Warnowstrande gelegenen altehrwürdigen Hansestadt ein, am 12. September 1981 einen Funkkontakt mit



MS FREYBURG verlässt den Überseehafen Rostock



Mexiko herzustellen, konkret mit dem neu einzuweihenden Kurzwellen-Funksendezentrum in Nopaltepec, etwa 80 Kilometer nordöstlich der Hauptstadt Mexikos gelegen. Das Objekt wurde anlässlich eines Staatsbesuches des verehrten Genossen Honecker an diesem Tage feierlich eröffnet. Die Projektierung der gesamten Anlage hatte der VEB Fernmeldeanlagenbau Berlin ausgeführt, der auch die technische Einrichtung im Auftrag des Außenhandelsbetriebes Elektrotechnik/Elektronik Export/Import lieferte. Selbst ein mobilfunkähnliches Telefonnetz hatten die Berliner Techniker in den Hochlagen Mexikos aus dem Boden gestampft. Im eigenen Volkswirtschaftsplan war solches Vorhaben erstmals für das Jahr 2000 im Berliner Bezirk Pankow eingetaktet worden.

Der Aufbau war zügig vorstatten gegangen. Zwei Jahre vorher mussten für das Projekt auf dem steinigigen Acker erst die kleinbäuerlichen Tequila-Produzenten vertrieben und ihre Agaven gerodet werden. Sie sollen entschädigungslos enteignet worden sein, verbreitete fälschlich CNN, weil sie angeblich ihren Tequila mit billigem Nordhäuser Doppelkorn Export gepanscht hätten.

Eine Militärkapelle aus der benachbarten Garnisonsstadt Coatzacoatz spielte zur festlichen Einweihung vor dem Gebäude getragene Weisen. Der mexikanische Minister für das Transport- und Nachrichtenwesen hielt eine Rede in Pidgeon-Deutsch. Nach dem Enthüllen einer neu gegossenen und auf Hochglanz polierten bronzenen Gedenktafel zu Ehren von Walter C. Buchanan, Minister für das mexikanische Transport- und Nachrichtenwesen von 1959 bis 1964, begaben sich die beiden Staatschefs, José López Portillo und Erich Honecker, umringt vom üblichen Tross niederer Chargen, unter ihnen Günter Mittag, Oskar Fischer und Gerhard Beil, in das Zentrum mit den 22 Sendern. Die Frau Margot des verehrten Vorsitzenden harnte derweil zu Hause aus, um sich der Erziehung der Jugend zu widmen und diese zu lehren, wie man wenige Jahre später Revolution macht.

Und nun wollte der Staatsratsvorsitzende, der tags zuvor durch den Bürgermeister von Mexiko-Stadt als Staatsratspräsident der Bundesrepublik Deutschland begrüßt worden war – wer weiß auf diesem Kontinent schon etwas vom alten Europa – potzblitz und ei der Daus, die Gelegenheit beim Schopfe packen. Nein, er wollte nicht wie ein Außerirdischer nach Hause telefonieren, sondern die FREYBURG, das Patenschiff der republikbekannten Rotkäppchen Sektkellerei, sprechen. Freyburg – dieser Name war dem genießerischen Schwerenöter nicht fremd. Mit dem Städtchen verband sich ihm ein prickelnder Genuss auf der Zunge, allen Bürgern des Landes auch vom Silvesterabend her für einen stattlichen Geldbetrag wohlbekannt.

Nachdem der Funkoffizier des Schiffes mit rotem Kopf und schweißnassen Händen alle Anstrengungen unternommen hatte, um seine technischen Möglichkeiten auszuschöpfen und eine Sprechverbindung herzustellen, nahm in Mexiko der Vorsitzende des Obersten Verteidigungsrates der einzig wahren Republik auf dem einstigen Territorium des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation den Hörer zur Hand. Die Antworten des Kapitäns wurden per Lautsprecher eingespielt. Kameraleute und Fotografen umringten die Staatsmänner und Minister.

Auf Grund der Inhaltsschwere des darauf einsetzenden intensiven Gedankenaustausches, neudeutsch brain storming genannt, erfolgt an dieser Stelle dessen Wiedergabe in voller, spannungsgeladener Länge:

Honecker: „Hier spricht Erich Honecker, Vorsitzender des Staatsrates der DDR, Generalsekretär der Partei. Kann ich den Kommandanten des Schiffes sprechen?“

Kapitän L. antwortete: „Guten Tag, Genosse Staatsratsvorsitzender! Hier spricht der Kapitän des MS FREYBURG. Ich melde Ihnen, dass das Schiff im Hafen von Havanna liegt. Der Lade- und Löschbetrieb erfolgt planmäßig. An Bord ist alles wohlauf. Ich wünsche Ihnen,

Genosse Staatsratsvorsitzender, und der Sie begleitenden Delegation noch weiterhin einen angenehmen Aufenthalt in den Vereinigten Mexikanischen Staaten und viel Erfolg."

Honecker antwortete in der gewohnt steifen und sozialistisch-bürokratischen Art: „Ich danke Ihnen recht herzlich für diese Glückwünsche zu den hervorragenden Ergebnissen meines offiziellen Staatsbesuches, den ich auf Einladung des Präsidenten der Vereinigten Mexikanischen Staaten, Herrn López Portillo, machte. Die Ergebnisse sind in der Tat ausgezeichnet und werden dazu beitragen, die Beziehungen zwischen unseren Ländern zu vertiefen und einen Beitrag zur Sicherung des Friedens zu leisten. Grüßen Sie bitte alle Offiziere, die Mannschaft! Auf Wiedersehen!"

Kapitän: „Auf Wiedersehen, Genosse Staatsratsvorsitzender, und guten Heimflug!"

Honecker: „Danke sehr!"

In der Tat, damit war das informative, informelle Gespräch gemäß offiziell verbreiteter Version auch schon beendet. Allerdings lautete die Ansprache Honeckers, dokumentarfilmerisch festgehalten: „Ich bitte um eine Verbindung mit dem Motorschiff FREYBURG ... bitte sehr ... ja, hier ist Erich Honecker ... kann ich den Kommandanten des Schiffes sprechen ... bitte sehr ... ja ... alles wohlauf?" Realitätsnah, aber für die internationale Presse völlig daneben. Wer sich noch des im Diskant gesprochenen zittrigen Idioms des vielfältigen Vorsitzenden erinnern kann, wird feststellen, dass der Inhalt des Gespräches nicht authentischer sein konnte. Die Antwort des Kapitäns hingegen erfolgte vermutlich streng nach Protokoll, in der



**Der Vorsitzende des Staatsrates der DDR, Erich Honecker, und der mexikanische Staatspräsident José López Portillo (r.) haben in Nopaltepec das größte Funksendezentrum Lateinamerikas eingeweiht. Es erhielt den Namen „Walter C. Buchanan“. Hier die Enthüllung der diesem Ereignis gewidmeten Tafel durch Genossen Erich Honecker.**

Foto: ADN (ZB) Murzö



Parteizentrale im 5. Stock des Reedereigebäudes am Rostocker Überseehafen während einer dreistündigen Sitzung unter Leitung des 1. Sekretärs sorgfältig ausgetüftelt. Zuvor war der Generaldirektor zum Rapport einbestellt worden, ob in Vorbereitung des Disputs auf der FREYBURG ideologisch auch alles auf Vordermann gebracht worden sei. Wie auch immer, die Wichtigkeit dieser Konversation für das Wohl des Volkes ging über manche simple Proviantbestellung von der Reede Warnemünde an die Schiffsversorgung in Rostock weit hinaus. Ihre propagandistische Bedeutung war umfassend. Und wie der Vorsitzende ausdrücklich betonte, schon ihr epochales Gewicht für die Erhaltung des Friedens zwischen jener Republik und den Vereinigten Mexikanischen Staaten war immens, hatten die Deutschen dort doch schon öfter eine unrühmliche militärische Rolle gespielt, besonders die Preußen in Hollywood-Filmen.

(Anmerkung des Chronisten: Wenn der Dampfer tatsächlich v o r Havanna lag, wie kurz darauf das Parteiorgan VOLL VORAUS berichtete, hätte der Kapitän bei seiner Meldung lediglich ein wenig geflunkert. Mit einem untätig auf Reede liegenden Schiff ließ sich kein Staat machen, nicht mal ein sozialistischer.

Falls das Schiff zum Zeitpunkt des Seefunkgespräches in der Bucht von Havanna auf Innenreedee oder an einer der Piers lag, hätte der Funkoffizier so verfahren müssen wie seine sowjetischen Kollegen, die sich kraft ihrer Wassersuppe einen feuchten Kehricht darum scherten, aus einem Hafen nicht senden zu dürfen. Daran ist eher zu zweifeln und somit scheint die Erzählung des Kapitäns ein heute so genannter fake gewesen zu sein, ähnlich so mancher damaligen Planberichterstattung.)

Der Kapitän der FREYBURG hätte als Offizier und Gentleman auch noch höflich nach dem Wohl der Gattin fragen wollen, aber das blieb ihm höchst offiziell verwehrt. Und schließlich hätte er gut und gerne auf den ganzen damit verbundenen Rummel verzichten können.

|                         | Wettbe-<br>werbsziel                 | Korrektur             |
|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| 1. Claimgeschen         | 1,3 % zu den<br>Frachtein-<br>nahmen | 0,7 % zu<br>den FE    |
| 2. Treibstoffeinsparung | 120 Tonnen                           | 180 Tonnen            |
| 3. Eigenleistungen      | 60 000 M                             | 100 000 M             |
| 4. Neuererwesen         |                                      |                       |
| – Beteili-<br>gung      | 30 % der<br>Besatzung                | 41 % der<br>Besatzung |
| – Nutzen                | 20 000 M                             | 103 000 M             |
| 5. Sekundärrohstoffe    |                                      |                       |
| – Schrott               | 1500 kg                              | 2000 kg               |
| – Altpapier             | 150 kg                               | 900 kg                |
| – Bunt-<br>metall       | 100 kg                               | 180 kg                |

aus „Voll Voraus“

Über manch andere Einzelheit hat sich inzwischen der schwere Mantel der Geschichte gelegt, sodass viele brennende Fragen offen bleiben müssen. Herrschte im Funkraum eine gelöste Atmosphäre oder war sie zum Zerbersten angespannt? Konnte der Politoffizier und Parteisekretär in der darauffolgenden Nacht, noch immer innerliche aufgewühlt, nicht in den Schlaf finden? Durfte der Wachoffizier auf der Brücke wäh- rend des Gesprächs seinen Kopf durch die Luke vom Kartenraum zum Funkschapp zwängen? Stand eine Traube von Seeleuten ringsherum und lauschte an- dächtig den Worten des Großen Vorsitzenden oder war alles streng geheim geplant worden? Fragen über Fragen, die unbeantwortet bleiben müssen.

Was auch immer sich in diesen historischen Minuten und danach an Bord ereignet haben mag, der Dialog mit dem Ersten Jagdpächter der Schorfheide be- eindruckte die Besatzung, die von allen Schiffen der DSR auserwählte, ungemein. Die ideologische Windstille an Bord war urplötzlich beendet. Das war d i e Gelegenheit! Es hatte in der Vergangenheit schon viel nichtigere Anlässe gegeben, um an der Schraube des sozialistischen Wettbewerbs zu



drehen. Also führten die bedeutungsschweren Sätze, sobald sie verklungen waren, dazu, zusätzliche Kampfaufgaben zu beschließen und das Wettbewerbsprogramm des Schiffes umgehend noch einmal zu überprüfen. Die Besatzung wollte sich nach intensiver Beratung und ganz im Sinne der Aufgaben des X. Parteitages in den drei Monaten bis zum Jahresende nun wesentlich höhere Ziele als bisher stecken. Die sollten die Basis für den Wettbewerb des Folgejahres schaffen und zur weiteren Verbesserung der Effektivität des Grundmittels Schiff beitragen. Statt 120 Tonnen wollte die Besatzung nun 180 Tonnen Treibstoff einsparen, indem das Schiff auf dem kürzesten Wege mit Rückenwind und Golfstrom wieder nach Hause fuhr. Der Kapitän verzichtete auf eine kleine Kursabweichung, um seiner mitreisenden Ehefrau die Insel Madeira zu zeigen.

Statt acht sollten sich im letzten Quartal des Jahres zwei Leute mehr aus der Besatzung an der Neuererbewegung mit ihren glänzenden Ideen beteiligen, mehr als ein Drittel der Crew, davon die Kombüse zu 100 Prozent. Deren Nutzen sollte von 20.000 Mark auf 103.000 Mark gesteigert werden. Mächtig, gewaltig, wahrhaftig. Woher diese Sternstunden des Erfindergeistes aus heiterem Himmel kommen sollten, wurde erst einmal nicht weiter verfolgt. Wie verhielt es sich mit den Eigenleistungen? Ungestüm wurden die Eigenleistungen fast verdoppelt, von 60.000 Mark auf 100.000 Mark. Der Leitende Technische Offizier hatte an seinem Schreibtisch ganze Arbeit geleistet. Der neu gefasste Gegenplan des Schiffes stand, dieses wertvolle Leitungsinstrument zur Erfüllung und gezielten Übererfüllung des Staatsplanes durch die umfassende Entwicklung der Masseninitiative im sozialistischen Wettbewerb. Und diesen Großtaten folgte noch ein Subbotnik im Mittelatlantik mit selbstlosem Einsatz vom Bäcker bis hin zum Kapitän. Was für eine gute Bilanz! Für jeden, jeden Tag. Von den jungen Genossen wurde gemäß der jüngsten FDJ-Initiative mit irgendeinem klingenden Namen auch die letzte geleerte Flasche Weinblattsiegel dem Flaschenpostversand entzogen, um zum Wiederbefüllen in Rostock angelandet zu werden. Der Anteil von Altpapier am Sammeln von Sekundärrohstoffen wurde von 150 kg auf sagenhafte 900 kg ausgeweitet. Dafür galt es alle stillen Reserven zu mobilisieren. Zwei Rollen Packpapier zum Separieren der Ladung standen noch in der Ecke. Fort damit. Der Politoffizier wollte in seinen inzwischen höchst überflüssigen Dokumenten mit den vorangegangenen Parteitagsbeschlüssen kramen und einiges an bisher unter der Matratze versteckter Schund- und Schmutzliteratur würde sich auch noch finden lassen. Nur die umhäkelte Klopapierrolle in der Kammer der Oberstewardess sollte als ein Element künstlerischen Volksschaffens und künftiges revolutionäres Ausstellungsobjekt (Symbol für den immerwährenden Kampf um die Reinheit der Lehre) im Traditionskabinett der Handelsflotte unangetastet bleiben.

ADN, die Nachrichtenagentur, machte aus dem Ereignis als Ausdruck der gewachsenen internationalen Autorität der Republik eine Meldung, die postwendend vom NEUEN DEUTSCHLAND gedruckt wurde und rund um die Welt eilte, eine Eilmeldung. Dem schloss sich das Organ der Partei in Halle an, Heimatbezirk des Städtchens Freyburg, das den in die Irre führenden Namen FREIHEIT trug. Brüderlich

verbunden äußerte sich auch das Organ des ZK der KP Kubas GRANMA. Dort hieß es drei Tage später, die Tatsache, dass für dieses Telefonat ein Schiff ausgewählt wurde, das sich in kubanischen Hoheitsgewässern befunden habe, zeige die Unverbrüchlichkeit der Freundschaft zwischen Kuba und dem ersten deutschen Arbeiter- und Bauernstaat. Der Fakt war unvermeidlich gewesen, denn die Funkwellen hatten es nicht bis zur KARL MARX geschafft, die seinerzeit im Hafen von Singapore lag, was den Kampf gegen Pazifismus und Hoffnungslosigkeit in den Reihen der Partei etwas schmälerte.

Besatzung MS „Freyburg“:

**DDR und Mexiko  
geben Beispiel für  
Weg zum Frieden**



Selbst an dem Winzerstädtchen Freyburg, dem Rüdesheim im lieblichen Unstruttal, ging dieses Zwiegespräch unter Führern der Arbeiterklasse nicht spurlos vorüber. Im Rahmen der Patenschaftsarbeit der beiden Partner wurde der ganze Vorgang den Bürgern der Stadt per Post haarklein dargelegt, wie heute noch im Stadtarchiv nachzulesen ist. Lobenswert letzteres, denn anderenorts wurde die Erinnerung an die Schiffe mit dem Heimathafen Rostock von sich dazu berufen fühlenden neuen Glaubenskriegern und Bilderstürmern gnadenlos getilgt. Es konnte nicht sein, was nicht sein durfte. Volkseigene Schiffe unter Hammer und Zirkel in schwarz-rot-goldener Flagge besuchten die entferntesten Winkel der Welt? Nein, niemals! Fort mit dem sozialistischen Quark!

Wenn eine Bewegung erst einmal losgetreten war, dann wälzte sie sich wie eine Lawine durch die Lande. Und so verpflichteten sich, vom guten Beispiel inspiriert, die in der Freyburger Winzergenossenschaft vereinten Weinbauern an Saale und Unstrut, zusätzlich 20 Kartons ihres edlen Rebensaftes in den Sorten Gutedel, Silvaner und Riesling an die DELIKAT-Läden der Hauptstadt zu liefern. Ein Karton Grauburgunder Spätlese trocken von den sonnenverwöhnten Hanglagen Steigraer Hahnenberg oder Dorndorfer Rappental ging exklusiv nach Camp Wandlitz. (Die geografische Lage des damals gelieferten Weines ist nicht mehr eindeutig belegbar, weil die dazugehörigen Dokumente nach 1990 verschwunden sind, ebenso wie die Schiffe der DSR und die billigen Schrippen.)

Nun ja, mein liebes Kind, das klingt heute tatsächlich alles ein bisschen verschroben. Es hieß damals, die damit verbundene Ideologie ruhe auf dem Fundament der Schriften eines gewissen Karl Marx. Wer diese in der Gegenwart liest, der staunt, was der große Philosoph prophetisch über die Welt im 21. Jahrhundert zu berichten wusste.

Denn jetzt kommt das dicke Ende! Bald darauf ging die kleine Republik wie bei einem Quitscheentchen-Wettbewerb den Bach runter. Zur Inventur der repräsentativen Geschenke der Werktätigen an die ehemals führenden Genossen durch die sogenannte Treuhandanstalt zwecks deren Privatisierung für 'n Appel und 'n Ei fehlten diese bewussten sechs Flaschen. Wenn es der diabolische Erich beim sozialistischen Aufbau nicht mehr geschafft haben sollte, diese zu lenzen, könnte dem die fromme Helene beim sozialen Abbau nachgeholfen haben. Wie auch immer, great leader beide. Tod und ewige Verdammnis, Pest und Cholera wurden ersterem zu Lebzeiten an den Hals gewünscht. Ihr hingegen flogen dank der Früchte ihrer weiblichen Intuition (ohne Erfahrung und rationales Denken gewonnene Anschauung, Anm. d. Red.) die Herzen im Sturm zu. Die schon länger hier ihre nun teuren Brötchen sauer Verdienenden huldigten ihr götzengleich. Manche der aus fernen Landen unter ihre mütterlichen Fittiche geschlüpften Wohlfahrt und Fürsorge Erheischenden blieben ganz selfie-vernarrt in sie. Just in sie, die als glühende Verehrerin des texanischen Simpels George Dupleju diesem ihre uneingeschränkte Solidarität versichert hatte, um an Euphrat und Tigris endlich die Büchse der Pandora zu öffnen. Heraus mit den Geistern, die die Welt seither nicht mehr loswurde. Eine gute Schule, um Konflikte dort anzuzetteln, wo es bisher keine gab. Wir schaffen das.

Auch die Fahrensleute liebten sie, diese einst mächtigste Frau im weiten Erdenrund, weil sie fest und unverbrüchlich (sic!) an der Seite unserer Freunde aus Übersee stand, um die Heimathäfen jener einst als Partner des Seemannes geschätzten und später moralisch, im anderen Falle terrestrisch Verirrten – Basra und Umm Qasr, Latakia und Tartus, Tripolis und Benghazi – erbarmungslos zu demokratisieren, bis auf den letzten Eingeborenen und bis an das Ende ihrer Tage. Alternativlos.

Der deutschstämmige Bevölkerungsteil widmete der liebevoll GRÖKAZ Genannten als Dank für all den Segen ein „Lied vorm Kanzleramt zu singen“, in dem es bereits in der ersten Strophe hieß: „Sie hat uns alles gegeben, Sonne und Wind und sie geizte nie. Und wo sie

war, war das Leben, und was wir sind, sind wir durch sie. Sie hat uns niemals verlassen, wenn die Welt fast erfror, war uns warm. Uns führte die Mutti der Massen, es trug uns ihr mächtiger Arm. Sie hat uns niemals geschmeichelt. Sank uns auch einmal der Mut, dann hat sie uns leis nur gestreichelt, Zagt nicht!“, und gleich war es gut. Die Grökaz, die Grökaz, die hat immer Recht ...“ Amen.

Dann gute Nacht Marie, träume was Schöneres!

Da lugte der Mond zwischen den Wolken hervor, kratzte sich hinter dem linken Ohr und sprach: „Das ist freilich ein seltsamer Schluss dieser sonst so schönen Geschichte. Der Erich – ein in die Jahre gekommener armseliger Tropf, stur seinen einfachen Überzeugungen treu bis in den Tod, bar jeder Reue. Seine Zeit – eine des wirtschaftlichen Niederganges. Die fromme Helene aber – ein geschmeidiges Chamäleon, im Regieren beliebig, denn was scherte sie ihr Geschwätz von gestern, bar aller Skrupel. Ihre Zeit – eine des sittlichen Verfalls. Doch wehe, wehe, wehe, wenn ich auf beider Ende sehe. Dort holte sie der gehörnte Gottseibeius und fuhr mit ihnen in den Schlund der Hölle. Halleluja!“ Und er wendete sich mit Grausen.

Es ist eine Gesetzmäßigkeit, dass Seefahrt und Durst wie Pech und Schwefel nicht voneinander zu trennen sind, von den Zeiten faulenden Wassers vor Madagaskar bis auf den heutigen Tag. Und deshalb erzählt Hein Seemann, solange er nicht gestorben ist, bei einem Kasten Rostocker Pils solch hanebüchenes Seefahrerlatein noch immer gerne weiter und weiter und weiter. Recht so. Passt schon. Alles gut.

Hans Wölbing

### **Giftgasalarm**

Es war ein selten schöner Tag, dieser Mittwoch des 26. Mai 1948 in der Ostsee. Mäßiger Wind und strahlender Sonnenschein. Ich war damals 20 Jahre alt und der so genannte „Erste Matrose“ (Winschenmann) auf dem mit sieben Mann besetzten Fischkutter BREMEN der Reederei Flohr & Co. in Bremerhaven. (Vgl. BORDGESCHICHTEN XIII, Hans Wölbing, „Black Frost“)

Wir fischten mit dem Grundschieppnetz südöstlich der Insel Gotland. Die Fangergebnisse, hauptsächlich Dorsch, waren mehr als zufrieden stellend. Es versprach eine gute Fangreise zu werden, und wir ahnten nichts Böses. Umso mehr überraschte es uns, als wir bei einem Hol statt einiger Zentner Fische plötzlich zwei große schwarze Holzkisten, wie Särge, als Fang an Deck liegen hatten. Das Netz war durch den ungewöhnlichen Inhalt zerrissen, so dass die meisten Fische noch hatten ausrücken können. Auf den wie neu wirkenden Kisten stand deutlich zu lesen: „Luftwaffen-Abwurfmunition“. Dazu eine Reihe von Ziffern und Buchstaben, die für uns keinen Sinn ergaben. Nun denn, während ich mich mit ans Flickern des Netzes machte, klopfen die anderen Kameraden die Kisten auseinander. Solche massiven Holzbretter, in der damaligen Zeit absolute Mangelware, waren uns als Feuerholz hochwillkommen. Zum Vorschein kamen zwei große Fliegerbomben, etwa 1,50 Meter lang. Sie waren mit der gleichen Ziffern-Buchstaben-Reihe wie auf den Kisten beschriftet und trugen zusätzlich zwei umlaufend aufgemalte Streifen in gelber Farbe.

Da wir die dummen Dinger beim nächsten Fischgang nicht wieder im Netz haben wollten, wurden sie nicht über Bord geworfen, sondern zum Vorschiff gewuchtet und nahe der Monkeybank am Schanzkleid festgezurret. Unsere Absicht war, später auf der Heimreise diese Teufelsbrut in Gewässern, in denen nicht gefischt wird, zu versenken. An eine Gefahr dachte



niemand von uns. Es war uns klar, dass Munition ohne Zünder in Transportverpackungen nahezu ungefährlich ist.

Die paar im Netz verbliebenen Fische waren schnell verarbeitet, und wir machten wie üblich nach dem Aussetzen des Fanggeschirrs erst einmal Pause. Es wurde ja Tag und Nacht durchgefischt, da musste jede Gelegenheit zum Schlafen genutzt werden. Bis zum nächsten Hol würde es noch zwei bis drei Stunden dauern. Unser Logis befand sich unter Deck im Vorschiff, wo wir uns auch zum Schlafen hinlegten.

Nach einiger Zeit wurde ich durch einen erbärmlichen Hustenanfall wach, der sich laufend wiederholte. Dazu kam ein brennender Schmerz in den Augen. Im Mund hatte ich einen Geschmack wie von verfaulten Kartoffeln. Auf meinen Handrücken, an der Nase, auf der Stirn bildeten sich Brandblasen. Meinen Mitbewohnern erging es sogar noch schlechter als mir. Da gab es kein langes Palaver – rein in die Seestiefel, den Niedergang nach oben an Deck. Zunächst sah alles aus wie sonst. Der Alte im Ruderhaus fragte uns natürlich ganz verwundert, was wir denn jetzt schon an Deck wollten, bis zum Netzeinholen sollte es doch noch eine Weile dauern.

Da das Schiff vor dem Wind lief, hatte er weder Gasgeruch noch sonst etwas bemerkt. Stattdessen hatte der von achtern nach vorn wehende Wind den ganzen Dunst zu uns nach vorn ins Logis getrieben. Jetzt bemerkten wir auch das breitgefächerte Rinnsal einer sirup-ähnlichen Flüssigkeit, die von einer der Bomben auf das Steuerborddeck herunterlief.

Die schmerzhaften Hustenanfälle nahmen an Intensität zu und die Brandblasen quollen weiter auf. Meine Kameraden, die die Bomben zum Vorsteven gewuchtet hatten, bemerkten Brandblasen auch an Unterleib und Oberschenkeln. Allmählich kamen wir zu der Erkenntnis, dass es sich bei dem Inhalt der Bomben um einen chemischen Kampfstoff handeln musste, von dem wir während des Krieges gehört hatten.

Für uns gab es jetzt nur noch eines: So schnell wie möglich weg von hier. Ohne sofortige ärztliche Hilfe bestand die Gefahr, dass wir niemals mehr irgendeine Hilfe benötigen würden. Nach dem Einholen des Netzes warfen wir die verdammten Bomben über Bord und schrubbten, so gut es ging, die Senfgassuppe vom Deck. Als einer der „Leichtverletzten“ übernahm ich das Ruder, während unser Dieselmotor das Schiff mit äußerster Kraft in Richtung Kiel jagte. Noch war ich imstande, den Kurs zu halten. Doch nach einiger Zeit konnte ich die Kompassrose nicht mehr erkennen. Damit war auch ich wie meine Kameraden praktisch blind. Der Alte musste selbst das Ruder übernehmen.

Fast wahnsinnig vor Schmerzen in den Augen und mit die Brust zerfetzenden Hustenanfällen verkroch ich mich in die Kammer des Alten, denn im Vorschifflogis war der Aufenthalt unmöglich. Zusammengekauert hockte ich nun über Stunden in absoluter Hilflosigkeit in einer Ecke auf dem Boden, hoffte auf ein Wunder und verfluchte die Leute, die so ein Teufelszeug erfunden und hergestellt hatten. An Hinlegen war nicht zu denken, denn dann blieb mir bei noch schlimmeren Hustenanfällen ganz die Luft weg.

Unter dem Druck des Elends um ihn herum änderte der Alte auf halbem Wege den Kurs und steuerte den schwedischen Hafen Simrishamn an. Die Hoffnung auf baldige Hilfe ließ mich aus meiner Lethargie erwachen und wieder Lebensmut schöpfen. Ich hangelte mich an Deck und wartete am Backbord-Schanzkleid sitzend auf die Dinge, die nun kommen sollten. Schließlich nahm ich wahr, dass wir in einen Hafen einliefen. Es folgten die typischen Maschinengeräusche beim Anlegen. Ein leichtes Bumsen, wir waren offensichtlich vierkant an die Pier gefahren. Dann Stille an Bord.

Etwas entfernt vernahm ich lachendes Stimmengewirr. Es waren Hafenarbeiter beim Verladen der Fischkisten, denn wir waren in einen Fischereihafen eingelaufen. Wahrscheinlich machten sich diese Leute über unser ungewöhnliches Anlegen lustig. Doch dann erstarb die Belustigung abrupt.

Ein paar Wortfetzen, schnelle Schritte auf der Kaimauer und unmittelbar danach die dumpfen Geräusche zu uns an Deck springender Menschen. Rufe in schwedischer Sprache. Unsere Festmacherleinen gingen an Land, das Schiff wurde in Längsposition zur Pier gebracht und angebunden. Dann packten mich kräftige Fäuste und im nächsten Augenblick befand ich mich sitzend mit nach unten baumelnden Beinen auf dem Rand eines Pritschenwagens neben meinen Leidensgenossen. Dann wurde der Wagen mit der ungewöhnlichen Fracht von den Arbeitern durch das noch schlafende Städtchen Simrishamn zum Krankenhaus geschoben und gezogen.

Für die kleine Klinik gab es ein ungewöhnliches Erwachen. Da nur Pflegepersonal des Nachtdienstes anwesend war, mussten schnell Ärzte und Krankenschwestern von zu Hause geholt werden.

Nun wurden wir einer nach dem anderen versorgt. Augen ausspülen, Brandwunden ausschaben, damit das noch wirkende Gift aus dem Fleisch kam, und Milch trinken, Schmerzmittel wurden nicht gegeben. Drei Mann blieben im Krankenhaus, die restlichen vier, darunter auch ich, wurden in einem Notlazarett untergebracht. Es dauerte einige Tage, bis ich wieder ein wenig schemenhaft sehen konnte. Bei Sonnenschein musste ich eine Sonnenbrille tragen, die mir eine der Krankenschwestern schenkte. Die Hustenanfälle ließen im Sitzen etwas nach. Liegen war wochenlang jedoch nicht möglich.

Inzwischen wurde unser Schiff von der schwedischen Marine entgiftet. Das behördliche Untersuchungsergebnis bestätigte unsere Vermutung, dass es sich um einen Stoff handelte, der die technische Bezeichnung LOST II trägt. Dieses chemische Kampfmittel ist auch unter dem Begriff Senfgas bekannt. Es wurde in Deutschland offiziell Gelbkreuz genannt. Nicht nur als Gas hat das Zeug eine teuflische Wirkung, sondern verursacht bei direktem Kontakt mit der „Ursuppe“ auch erhebliche Verbrennungen.

Nach einigen Tagen konnten wir, die leichten Fälle, mit unserem Schiff die Heimreise antreten. Drei meiner Leidensgenossen verblieben im Krankenhaus in Simrishamn. Dort war uns nicht nur ärztliche Hilfe zuteil geworden. Die herzliche und mitfühlende Aufnahme durch die Schweden möchte ich hier dankbar erwähnen.

Zurückkehrend nach Bremerhaven wurden wir schon vor dem Einlaufen auf der Weser von der Wasserschutzpolizei erwartet und wie ein Seuchenschiff in den Vorhafen geleitet. Nachdem festgestellt worden war, dass wir für niemanden eine Gefahr darstellten, wurden wir auf die Unfallstation des Krankenhauses Bürgerpark gebracht. Der Grund bestand vor allem in dem für Deutschland wohl typischen Papierkrieg.

Vorerst arbeitsunfähig, nutzte ich die Zeit, um mich auf einen neuen Beruf vorzubereiten. Denn neben den lebenslangen Bronchialbeschwerden erlitt ich einen Augenschaden, der meinem Berufsziel, einmal Kapitän zu werden, ein jähes Ende setzte.

In der Seeamtsverhandlung wurde über diesen Unfall von so genannten „Zeugen“ ausgesagt, dass in den letzten Kriegsmonaten Unmengen von Güterzügen voller Gasmunition auf Bahnhöfen und Nebengleisen in Mecklenburg abgestellt waren. Um eine eventuelle Katastrophe für die Bevölkerung zu verhindern, wäre schließlich alles auf Schiffe verladen und in der Ostsee versenkt worden.

Ich persönlich bezweifle diese Aussagen. Ich glaube eher, dass dieses Zeug nach dem Krieg von den Siegermächten auf See verbracht worden ist, denn sämtliche noch vorhandene deutsche Kriegs- und Handelsschiffe waren in den letzten Kriegsmonaten mit dem größten Flüchtlingstransport über See, den die Welt bisher gesehen hatte, von den Ostprovinzen nach Westen eingesetzt gewesen.

Wie auch immer, in meinen insgesamt 14 Jahren bei der Hochseefischerei brachte ich es dann als Funkoffizier noch auf 149 Fangreisen.



### **Sie nannten mich Amigo Carlos**

Im Juli 1979 siegte in Nicaragua die linke Befreiungsbewegung Sandinistische Nationale Befreiungsfront (FSLN) an der Spitze einer breiten Widerstandsbewegung über die seit 43 Jahren herrschende Somoza-Diktatur. Der US-Administration war das ein Dorn im Auge. Sie beschloss, Nicaragua „auszuhungern“ und verhängte ein Getreideembargo. In die weltweiten Solidaritätsbekundungen reihte sich die DDR an vorderster Front ein. Nicaragua wurden als Soforthilfe 50 000 Tonnen Weizen geschenkt.

Im Sommer 1981 erhielten MS WEIMAR und MS COLDITZ, auf dem ich als Funkoffizier fuhr, den Auftrag, diese Solidaritätsfracht nach Corinto an der Pazifikküste Nicaraguas zu transportieren. Nach MS WEIMAR wurden wir ebenso herzlich willkommen geheißen und löschten in 18 Tagen rund 33 000 Tonnen „Solidaritätsweizen“.

Während der Liegezeit in Corinto ergaben sich zahlreiche Begegnungen mit Menschen aus dem Volk, Angehörigen der FSLN und führenden Persönlichkeiten. Zu letzteren gehörte Mario Saenz, Hafenkommandant von Corinto. Zu ihm und seinen Mitarbeitern bekam ich besonders guten Kontakt und bereits nach wenigen Tagen ein freundschaftliches Verhältnis. Wir besuchten und bewirteten uns den Möglichkeiten entsprechend und führten einen regen Gedankenaustausch. Bei einer dieser Begegnungen erhielt ich als Gastgeschenk eine Uniformmütze der „Sandinistischen Befreiungsarmee“ (ähnlich der kubanischen), die ich fortan dort als „El Sandino“ trug und auf die ich heute noch stolz bin. Die Sympathien lagen auf beiden Seiten, und diese waren wohl auch der Grund, sicherlich auch meinem äußeren Erscheinungsbild geschuldet, dass sie mich fortan liebevoll „Amigo Carlos“ nannten. Bald war ich als solcher so bekannt, dass ich meinen Landgangsausweis nicht mehr vorzuzeigen brauchte. Die Mütze trug ganz sicherlich ihr Übriges dazu bei.

Während der Hafenliegezeit erhielten wir die Möglichkeit, bei einem Tagesausflug ins Landesinnere Land und Leute noch näher kennen zu lernen. In einem klimatisierten Kleinbus, den uns unsere Botschaft an drei aufeinander folgenden Tagen zur Verfügung stellte, konnten alle Besatzungsmitglieder daran teilnehmen.

In Silvio Silva, einem Fahrer unserer Botschaft, hatten wir einen ausgezeichneten Reiseführer. Er kannte nicht nur sein Land, sondern auch die Verhältnisse. Silvio hatte selbst acht Jahre am Befreiungskampf der FSLN teilgenommen und war mehrfach verwundet worden.

Über Chinchanea unweit der Grenze zu El Salvador und Leon, einer der ältesten Städte mit der ältesten katholischen Kirche Zentralamerikas, fuhren wir durch eine üppige Landschaft vorbei an Baumwollfeldern und Obstplantagen, im Hintergrund jeweils von einem der vielen kegelförmigen Vulkangipfel der Cordillera Isabela malerisch umrahmt – wir finden diese Vulkankegel auch als Wahrzeichen in der Nationalflagge wieder – in das etwa zweihundert Kilometer entfernte Managua und weiter über Massaya zum Vulkan Santiago, 25 km südöstlich von Managua, unserem eigentlichen Reiseziel. Der Vulkan Santiago ist wohl der bekannteste Nicaraguas und noch immer, wenn auch selten, aktiv. Der gleichnamige Krater war vor einigen Jahren von französischen Vulkanologen erforscht und vermessen worden. Davon zeugte auch der mit weißer Farbe auf dem Kratergrund, auf abgekühlter, aber immer noch genügend heißer Lava gemalte Name SANTIAGO. Am Kraterrand waren Plattformen errichtet worden, von denen man einen phantastischen Ein- und Überblick bekam. Es war ein eigenartiges



Der Autor (li.) und der 2. NO Starke

Gefühl, durch ein „Loch“ von einem halben Kilometer Durchmesser in eine Tiefe von 180 Meter mit steilen, schamotteartig verbrannten Felswänden zu schauen und im „Auge“ des Vulkans den pulsierenden, rauchsignalähnlichen Austritt der schwefelhaltigen Dampfwolke zu beobachten. Unwillkürlich fragte man sich, wann wohl der letzte Ausbruch war und wie sicher es hier ist. Die Umgebung des Vulkans und das Gelände am Kraterrand waren zu einem Wallfahrtsort für

Einheimische und Touristen ausgebaut worden, und es herrschte reger Besucherbetrieb. Der natürliche Vorteil bestand darin, dass sich dieser Vulkan nur etwa 750 Meter über dem Meeresspiegel erhebt und auf einer neuen Asphaltstraße bequem mit dem Auto zu erreichen war. In der Nähe existierte noch ein weiteres Naturwunder, der „Nicaragua-See“. In ihm leben die einzigen Süßwasserhaie der Erde.

Auf der Rückfahrt machten wir in Massaya kurz Halt und stürzten uns ins Marktgetümmel, um einige Souvenirs für daheim zu erstehen. Danach ging es zurück nach Managua, der Landeshauptstadt. Allerdings machte Managua gar keinen hauptstädtischen Eindruck. Bei dem schweren Erdbeben von 1972 wurde bis auf das Bankhochhaus das gesamte hochgebaute Stadtzentrum verwüstet, so dass nur die Villen und Hütten stehen geblieben waren und Managua eher einer Gartenstadt glich. Noch 1981 standen die meisten Ruinen. Wir hielten auf dem „Platz des 19. Juli“. Dieser Tag ist der Nationalfeiertag Nicaraguas. Im Jahr unserer Anwesenheit wurde an diesem Tage ein Doppeljubiläum gefeiert – der 20. Jahrestag des Beginns des bewaffneten Kampfes und der zweite Jahrestag des Sieges über die Somoza-Diktatur.

An diesen Platz mit dem Nationalpalast schloss sich ein Park mit einem Rondell an, in dem „reliefartig“ die Geschichte des Landes von den Azteken bis zur Neuzeit dargestellt wurde. Daneben befand sich ein Ehrenhain mit dem Denkmal und der „Ewigen Flamme“ für den Begründer der FSLN, Carlos Fonseca Amador. Vierzigjährig wurde er 1976 auf grausame Weise umgebracht. Nachdenklich bestiegen wir wieder unseren Bus.

Nach einem Mittagessen in einer Ausflugsgaststätte und dem Besuch einer Möbel-Manufaktur ging es zurück nach Corinto. Wieder fuhren wir durch die malerisch schöne Tropenlandschaft, durch kleine Ortschaften und größere Ansiedlungen und Städte, durch ausgetrocknete Flussläufe, die nur nach heftigen Regengüssen zu reißenden, unpassierbaren Sturzbächen anschwellen, durchquerten die Furt eines noch wasserführenden Flusses als „Umleitung“, da die Brücke gerade repariert wurde und gesperrt war, und erreichten am späten Abend unser Schiff.

Ein anstrengender Tag mit einer schönen, eindrucksvollen Fahrt durch das freie Nicaragua war zu Ende.



## Lost in Corinto

Im Juni 1970, wir hatten gerade eine zweijährige Charter in der Karibik für Dow Chemical (NY) beendet, fuhren wir in Ost-West-Richtung durch den Panamakanal in den Pazifik. Die Order dazu war über Norddeich Radio bei mir im Funkraum eingetroffen. Wir sollten nach Corinto/Nicaragua laufen, um dort 4.000 Tonnen DDT (Insektizide) für Los Angeles zu laden. Die meisten unserer 22 Crewmitglieder kämpften noch mit den Kopfschmerzen der Abschiedsparty aus der Karibik, als der Alte kurz vor dem Abendbrot die neue Order in den Messen verkündete. Er versuchte, die vorhandene Katerstimmung dadurch zu dämpfen, indem er erzählte, dass er in Corinto schon ein paar Mal gewesen sei. Circa 13.000 Einwohner, ziemlich langgezogen und der eigentliche Hafen auf „Stelzen“ gebaut, die in den Grund gerammt worden waren, erklärte er. Es gäbe die üblichen kleinen Kneipen mit hervorragender Musik durch die Einheimischen. Große Begeisterung brandete auch danach nicht auf.

In den verbleibenden neun Tagen musste ich die Abrechnung der Crew erst einmal schnellstens in den Griff bekommen, um zu wissen, wer in Corinto, neben Einkauf und Kantine, noch kreditwürdig sei für Bares zur Finanzierung seines Landganges. Die meisten waren aber tatsächlich sparsam gewesen und wollten nun entsprechend loslegen. Beim Agenten orderte ich also 12.000 US-Dollar zwecks Auszahlungen an die Crew. Der Lotse kam, nach einer Stunde waren wir fest und eine weitere Stunde später hatte ich die Einklarierung hinter mir. Am Spätnachmittag konnte ich auch die Vorschusszahlungen abschließen. Zu welchem guten Zweck ich die restlichen 6.000 Dollar mit an Land nahm, stellte sich erst später heraus. Blitz, der Storekeeper und ich zogen erst mal los. Mit einem Taxi ging es etwa sechs Kilometer an den Rand Corintos. Hier lag eine Bar neben der anderen mit exzellenter Musik. Nachdem wir so durch drei, vier Bars gezogen waren, machte uns eine niedliche „Begleiterin“ das Angebot, mit uns zu einem Geheimtipp von Bar zu kommen. Sie läge aber ein bisschen weit draußen.

Wir stimmten alle zu, und ab ging die Post. Nach etwa einer Stunde erreichten wir eine richtige „Grancha“. Auf der Außenterrasse wurde bereits bei besten Rhythmen ausgelassen geschwoft. Nun orderten wir unsere Drinks und nahmen ordentlich am Vergnügen teil.

Gegen 16,17 Uhr tauchten hinter der Bar zwei bildhübsche Mädchen auf, die mich sogleich in ihren Bann zogen. Es waren Zwillinge. Eine etwas ältere, sehr freundliche Frau, ihre Mutter, erschien auch noch und übernahm mehr und mehr die Bedienung. Mittlerweile waren auch noch zwei Matrosen vom Dampfer angekommen.

Von den mitgenommenen 6.000 US-Dollar reichte ich nun mehr und mehr als weiteren Vorschuss aus, quittiert auf schmutzigem Kneipenpapier. Diese „Belege“ wanderten alle lose in die Hosentasche. Da nun auch der Alkohol bei allen ordentlich Wirkung zeigte, erhielt ich von einem der Mädels, Myra hieß sie, das Angebot, ich solle einfach an Land bleiben und mit ihr, ihrer Schwester und der Mutter die Bar betreiben. Einen Vater hatten sie nicht mehr. Ich überlegte hin und her, denn am nächsten Tag gegen 19 Uhr sollten wir bereits wieder auslaufen. Was sollte ich tun? Natürlich zurück zum Dampfer! Jetzt aber wurde ich von den drei Frauen erst richtig „bearbeitet“, eine Entscheidung zu treffen.

Morgens gegen 4 Uhr, eine Freundin führte die Bar weiter, verließ ich mit den drei Frauen die Bar in Richtung ihrer Privatwohnung. Die war vom Feinsten. Ich verpasste natürlich am nächsten Tag den Auslauftermin des Dampfers. Ein Suchtrupp aus I. Offizier, II. Ingenieur und III. Offizier zog los, um mich zu finden und an Bord zu bringen, denn ohne Funkoffizier kein Auslaufen. Erst am übernächsten Tag hatten sie sich durchgefragt, zerrten mich rüde aus

meiner eventuellen Selbstständigkeit ins Taxi und zurück an Bord. Das Schiff lief unverzüglich danach aus. Nachdem der Lotse von Bord war, durfte ich mir mein „Gewitter“ beim Alten abholen. Ich wurde immer kleiner, durfte die nächsten drei Häfen nicht an Land und erhielt nur deshalb lediglich 1.000 Dollar Strafe, weil meine zerknitterten „Vorschussquittungen“ bis auf den letzten Cent genau hinliefen.

Das war dann auch mein „schlimmstes Vergehen“ während meiner gesamten Seefahrtszeit, was mich auf den Boden der Tatsachen zurückholte. Obwohl – oftmals noch dachte ich schmunzelnd darüber nach, wie wohl das Leben als Barkeeper im Busch, mit wunderschönen Frauen zur Seite, abgelaufen wäre.

Walter Jangel

### **Churchill/Hudson Bay**

Nach einer längeren Freizeit vom Mai 1994 bis zum März 1995, die in erster Linie der Abgeltung von Urlaubsansprüchen diente, deren Länge aber auch schon ein Anzeichen der inzwischen abgebauten Arbeitsplätze für Funkoffiziere bei der ehemaligen DSR durch die neuen Eigner war, erhielt ich einen Heuerschein für MS GÖRLITZ/Y5RV.

Zwei Tage vor Auslaufen der GÖRLITZ zur nächsten Reise am 19. Juli 1995 bekam das Schiff vom Charterer, der bekannten Hamburger Backpulver-Reederei, neue Ladeorder. Vollschiß Weizen von Churchill in der Hudson Bay/Kanada nach Brasilien.

Der Kurs wurde über den Pentland Firth abgesetzt. Bei Nennung dieses Namens bekamen alle älteren Angehörigen der DSR stets ein ungutes Gefühl. Dort liegt das nasse Grab der KÄTHE NIEDERKIRCHNER. Unsere Passage hingegen verlief ohne Probleme. Der nächste Kursänderungspunkt war die Südspitze Grönlands. Durch den geringeren Abstand der Meridiane auf dieser geografischen Breite wurde vom 21. bis 27. Juli jeden Tag die Uhr eine Stunde zurückgestellt. Vom großen Jammern darüber wie in der Presse bei der Umstellung auf Winter- oder Sommerzeit war an Bord nichts zu spüren.

Die Südspitze Grönlands war am 27. Juli im Radar zu sehen. Am nächsten Tag kamen Eisberge beim Queren der Labrador See in Sicht. Zuerst kleinere, dann mittlere und schließlich auch große Brocken. Optisch waren die bizarren Formen sehr interessant. Aus jedem Blickwinkel boten sie eine andere Silhouette. Aus Sicht der Schiffssicherheit kam eher ein



MS GÖRLITZ einlaufend Paranagua (Oktober 1992)



beklemmendes Gefühl auf. Eine Kollision würde nicht gerade lustig ausgehen, da bekanntlich der größte Teil der Gebilde unter der Wasseroberfläche liegt. Mit Erreichen der Hudson Straße war dieses beeindruckende Schauspiel vorbei.

Am 30. Juli ging das Schiff gleich bei Ankunft in Churchill mit der Nase voran an die Pier des Getreidesilos. Der Menschenaufbau war recht ungewöhnlich. Wie sich herausstellen sollte, war die GÖRLITZ das erste Schiff der neuen Schifffahrtssaison. Das war das Lokalereignis! Und das Schiff stellte sich auch gleich gut vor. Die Gangway ließ sich nicht ausbringen. Die Klemmstelle eines Elektrokabels war korrodiert. Die Spannung fehlte. So durften die ersten Amtspersonen über die Jakobsleiter an Deck. Nach einer Stunde klappte der normale Zugang.

Die Hafenbehörden nahmen zum Teil Doppelfunktionen wahr. Der Zöllner fungierte gleichzeitig als Immigration Officer. Der Hafenchef war auch Schifffahrtsbehörde, die am nächsten Morgen gleich eine Hafenstaatenkontrolle durchführte.

Bei der Einklarierung erteilte das Schiff ein weiteres Handicap. Da es das erste Schiff des Jahres war, wurde eine Party fällig. Und das bei unserem philippinischen Koch mit seinen fragwürdigen Künsten, worauf wir noch zu sprechen kommen. Zum Glück war die mitreisende Ehefrau des Chiefs borderfahren. Und so kam doch ein ansehnliches, von alter, guter DSR-Tradition geprägtes Buffet zustande. Damit hatte das Schiff den Gangwayausfall wieder wettgemacht. Es erhielt vom Ortsobersten eine Erinnerungsplakette. Bei small talk, kalten Platten und gekühlten Getränken fand sich die Gelegenheit, auch mit dem Polizeichef ein Gespräch über sein Wirken zu führen. Sein Schaffen offenbarte sich im monatlich veröffentlichten Aushang des Police Report an der Polizeistation. Den braven Bürgern von Churchill wurde kundgetan, wer im Suff seine Frau erziehen wollte, dass ein Fahrzeug entwendet worden oder irgendwo Belangloses abhanden gekommen war.



Die flache Landschaft trug eine typische Tundravegetation. Kein Baum, kaum ein Strauch, felsiger Grund mit dicken Moosteppichen dazwischen.

Neben den vielen Leuten an der Pier begrüßten uns gegen Abend auch die gnadenlosen Mücken der Provinz Manitoba. Die mussten offensichtlich einen besonderen Ruf genießen, wenn zu deren Würdigung sogar ein T-Shirt gestaltet wurde. Dessen Beschriftung lautete: MANITOBA AIR FORCE – Churchill Squadron. Und so gin-

gen sie auch zur Sache, also auf uns los. Ihr Kampfmotto: Frisches Blut aus Europa und der Südsee im Angebot!

Am nächsten Tag nach dem Mittagessen brach ich zum Stadtrundgang auf. Obwohl Churchill weltweit bekannt ist, sollte man diesen Ort mit nur einer befestigten Hauptstraße, dem Kelsey Boulevard, eher als Dorf betrachten. Bei etwa 950 ständigen Einwohnern und rund 400 Saisonarbeitern liegt man mit dieser Feststellung nicht so verkehrt. Das Ortsbild bestätigte es. Neben vorhandenen Supermärkten, Post, Hotel, Kirchen, Schule, Touristikzentrum und zwei Museen bildete ein Gebäudekomplex das kulturelle und sportliche Zentrum des village. Irgendwo mussten die Einwohner während der sieben- bis achtmonatigen Winterzeit in anhaltender Dunkelheit etwas Abwechslung finden können.

Einer der beiden Schlepperkapitäne zählte zu den Saisonarbeitern. Wenn die Schifffahrtssaison vorbei war, packte er seine Siebensachen ins Auto und verholte sich auf einer vierzehntägigen Autofahrt bis nach Mexiko. Eine einzige Überwinterung in Churchill hatte er mitgemacht. Das langte ihm vollkommen. Das Geld, das er während der Saison verdiente, reichte für den Rest des Jahres. Wohl dem, der 's so gut trifft.

Das Eskimo-Museum, eröffnet 1944, zeigte einen sehr umfangreichen Einblick in das Leben in grauer Vorzeit. Vom Kajakbau bis zur Herstellung von Jagdwaffen, Gerätschaften, Kunstgegenständen und Kleidung reichten die Exponate. Hauptsächlich Rohstofflieferanten waren Eisbär, Wal, Robbe, Polarfuchs und Treibgut. Am Eingang zum Museum erteilte ein Schild in Englisch und Französisch Auskunft. Zusätzlich gab es Erklärungen in einer Zeichenschrift. Das war die Schrift der Eskimosprache Cree. Der kanadische Inlandsrundfunk strahlte Programme in dieser Sprache ab.

Im Souvenirladen der Arctic Trading Company wurde das typische Angebot gehandelt. Kunstgewerbe der Eskimos, von Fellhausschuhen mit Ornamenten über Fellkleidung und Schnitzereien bis hin zum ganzen Eisbärenfell. Diese Felle werden wohl nicht so oft über den Ladentisch gehen. Die Preise waren recht gepfeffert. Aber das war nicht alles, was Churchill dem Touristen zu bieten hatte. Im Sommer, also während unserer Liegezeit, bietet der Beluga-Wal sein Schauspiel in der Hudson Bay an. Touristen werden mit Booten in die Bay hinaus gefahren, um die Walmütter mit ihren Jungen zu beobachten. Der Seemann hat das nicht nötig. Er schaut entspannt aus der Nock und bekommt das Schauspiel gratis und sogar aus einer besseren Perspektive geboten. Ein gutes Beispiel zur Rechtfertigung der Berufswahl des Seemanns: Die Welt im Beruf erleben!

Zur Eisbärenzeit kann man sich zu deren Beobachtung in die verschneite Tundra fahren lassen. Churchill ist die „Hauptstadt“ der Eisbären. Jedes Jahr im Herbst reisen Touristen vom ganzen Globus an, weil dieser zivilisierte Ort am leichtesten zu erreichen ist, um Eisbären in ihrer natürlichen Umgebung zu beobachten. Die versammeln sich hier und warten bis die See zufriert. Dann sind sie auf dem Eis der Hudson Bay zum Robbenfang unterwegs. Sie verirren sich auch recht oft in den Ort, um dort nach Nahrung zu suchen. Man hat sich darauf eingestellt. Bei ihrem Auftauchen werden sie von einer speziellen Truppe betäubt, markiert und für längere Zeit ohne Futter eingesperrt. Wenn die Bucht wieder eisfrei ist, werden sie per Hubschrauberflug weitab vom Ort ausgesetzt. Einigen Eisbären scheint dieses Prozedere trotz der langen verordneten Fastenzeit zu gefallen. Sie sind Wiederholungstäter.

Ein Bahnhof im Westernlook gehörte zum Dorfbild. Das Getreide für die große Siloanlage der Hudson Bay Company wurde mit sehr langen Zügen aus den Weiten Kanadas herangeschafft. Bis zu 55 Waggons wurden gezählt. Die Lokomotiven sind entsprechende Ungetüme.

Als Europäer kennt man die Notrufe für Polizei, Feuerwehr und Notarzt. In Churchill gibt es aber auch eine Notrufnummer für Bear Alert, Bärenalarm. Diese interessante Entdeckung machte ich auf dem Touristenpfad zum Cape Merry und zu den Resten des Prince of Wales Fort. An einem Informationsplatz hing das Hinweisschild Bear Alert: Please call B E A R. Die vier Buchstaben entsprechen der zu wählenden Tastenfolge des Telefons. Gut gemeinte Hinweise, wie „Never approach a bear“, „Report all bear sightings“, gab es zusätzlich. Diese nicht alltäglichen Informationen zeigte ich einem Kamerateam, das gerade auf dem Rückweg vom Fort war. Umgehend wurde eine Sequenz gedreht. Die „Bären“-Nummer war wohl auch für die neu.

Eine Gedenktafel am Cape Merry erinnert an die Überwinterung des Dänen Jens Munk 1619–20. Ein gewisser James Knight errichtete 1717 das erste Fort aus Holz. Und die Hudson Bay Company folgte mit einer Walfangstation.



In dieser Landschaft kommt man, klimatisch bedingt, mit normalen Fahrzeugtypen allein nicht aus. Als erstes beeindruckten die in Hafennähe geparkten Fahrzeuge des Polar Bear Club zur Eisbärenbeobachtung. Die mannshohen mit Ballonreifen versehenen und allradgetriebenen Fahrzeuge machen nicht vor jeder Schneewehe Halt. Vor den in vielfältigsten Farben bemalten Holzhäusern der Einwohner konnte man die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen sehen. Fast überall waren Motorschlitten aufgebockt. Sehr oft waren aber auch PKWs zu sehen, die auf Chassis mit Kettenantrieb standen. Offenbar waren das Eigenkonstruktionen im Gegensatz zu den industriell gefertigten arktischen Raupenfahrzeugen mit ihren sehr breiten Ketten. Ein Gefährt fand ich sehr originell. So etwas gibt es mittlerweile auch hierzulande und heißt Quad. In Kanada nennt man es Four-Wheeler. Das ist irgendwie ein Ganzjahresuniversaluntersatz auf vier Rädern für Halbwüchsige bis Senioren. Halbwüchsige kurvten damit im Uferbereich der Hafeneinfahrt rum und veranstalteten so etwas wie Motocross. Erwachsene, auch mit Sozius, fuhren damit zum Einkaufen oder nutzten es einfach nur zur eigenen Beförderung. Entsprechend der Bereifung braucht das Fahrzeug keine befestigten Straßen und auch keinen Winterdienst, der Wege beräumt.

Konventionelle Boote für die Sommersaison, aber auch Boote mit Luftschraubenantrieb, gehören zum Fahrzeugpark der Einwohner.

Als Autofahrer war es interessant zu wissen, welche Probleme es im Winter bei den dortigen Temperaturen beim Starten der Fahrzeuge gibt. Der Polizeichef verriet mir auf der Bordparty höchstpersönlich: „You have to plug in.“ Diese nützliche Einrichtung, ein Stromanschluss zum Warmhalten des Motors, würde auch so mancher Laternengaragenbesitzer in Deutschland an seinem Fahrzeug zu frostigen Zeiten begrüßen. Nach zweimaligem Landgang hatte ich den Ort mit all seinen Straßen und Sehenswürdigkeiten unter den Füßen gehabt.

An Bord ging es zu wie in einem Taubenschlag. Ständig wollten irgendwelche Leute das Schiff besichtigen. Das reichte vom Manitoba Deputy über Mitarbeiter der Forschungsstation für Fauna und Flora bis hin zu US-Touristen aus dem Mittleren Westen auf Wal-Tour.

Nach fünf Tagen befanden sich 30.700 Tonnen Weizen im Schiff. Es war ja nicht rund um die Uhr geschüttet worden. Auch wurde das Schiff nach der halben Lademenge noch gedreht. Nun zeigte der Bug zum Hafenausgang.

Am 7. August wurde die Nordspitze der Labrador-Halbinsel erneut passiert. Für zwei Tage begleiteten uns wieder Eisberge auf dem Weg südwärts. Der diesmalige Eindruck von Kanada war ein gänzlich anderer als der auf meiner ersten Reise in das Land (vgl. BG III „16320 Fässer Hering“). Gelegentliche TV-Berichte über Churchill, Eisbären und Belugas sieht man nun mit den Augen eines Insiders.

Auf dem Weg nach Süden herrschte die übliche Bordroutine. Lyngby Radio/OXZ wartete jeden Tag auf den Großkunden GÖRLITZ und richtete morgens seine Antennen auf die Schiffsposition aus. Gab es für das Schiff doch mindestens drei Telexe, die sich jeden zweiten Tag auf sechs erhöhten. Dieses Geschäft konnte man sich nicht entgehen lassen. Alle Ladungsbeteiligten, einschließlich Reeder, wollten aktuell wissen, wo das Schiff schwimmt. Die Vertrautheit mit der dänischen Küstenfunkstelle wuchs so an, dass ich gelegentlich auch einen Schwatz per Telex mit dem Operator machte.

Zur Bordroutine kam der Koch mit seinen (Un-)Fähigkeiten hinzu. Lagerhaltung war dem offensichtlich neu. Die Möhren waren, so wie angekommen, abgepackt im Plastesack in der Last gelandet. Durch das Schwitzwasser waren sie vergammelt. Mit Wildfleisch konnte der gute Mann überhaupt nichts anfangen. Es war halt alles meat. Backen war ihm fremd. Abgebackener fader Teig sollte, mit Butter beschmiert, gegessen werden. Das war sein Kuchen! Beim Anblick des Angebotes einer deutschen Bäckerei hätte er bestimmt Betrug

oder Bluff vermutet. Irgendwann hatten wir zum über die Jahre gewohnten Seemannssonntag auf DSR-Schiffen die Nase voll von Torten aus der Tiefkühlkost und den Keksen aus der Tüte. Zum Glück machte sich die Frau des Chiefs über die in der Last aufgefundenen gefrorenen Waldfrüchte her und zauberte einen Hausfrauenkuchen auf den Tisch. Der war in der Verpflegung auf dieser Reise das einzige high light.

Da die Hälfte der Besatzung aus „Mitarbeitern“ von Kiribati und Tuvalu bestand, wollte ich auch sie im Speiseplan berücksichtigen. Was esst ihr denn so auf eurer Insel? We eat only twice a day. Und was wird zur ersten Mahlzeit gegessen? Nun, Fisch, Reis, Kokosnuss. Und wie sieht die zweite Mahlzeit aus? Reis, Kokosnuss, Fisch. Ein Glück, dass bei denen die dritte Mahlzeit flach fiel. Es war nicht nötig, dass die verwöhnten Deutschen auch noch die Nationalküche von Kiribati kennenlernten. Die an den Koch gebundene philippinische sollte allemal reichen. Der Umgang mit Messer und Gabel verriet, welcher Kiribati neu bei der Seefahrt war. Eins war sehr auffällig. Abends gegen 22 Uhr versammelten sie sich vor dem Kühlschrank und plünderten ihn total aus. Darauf hingewiesen, dass das gesundheitlich nicht gut sei und es doch morgen früh wieder was zu essen gäbe, erklärten sie, es sei so Sitte auf Kiribati. Übermäßiges Gewicht bei der Rückkehr nach Hause bedeutete Wohlstand gehabt zu haben.

In Recife wurden 14.870 Tonnen gelöscht. Man brauchte dafür eine Woche. Am 30. August 1995, auf der Fahrt zum nächsten Löschhafen, holte ich vom brasilianischen Olinda Radio / PPO ein Telegramm per Morsetaste ab. Wie sich später herausstellen sollte, war es das letzte in meiner fast zwanzigjährigen Musterungszeit als Funkoffizier gewesen. Der technische Fortschritt hatte diesen Berufsstand überflüssig gemacht. Konnte ich früher in der Regel nur mit einer Gegenstation wie dieser auf den Seefunkbändern arbeiten, so tröstet mich seit dem vorzeitigen Ende meines Berufslebens die Tatsache, dass wir DSR-Seeleute alle gemeinsam auf einer Welle liegen, hoffe ich mal.



Der Autor (Bildmitte) im Kreise ehemaliger Berufskollegen



### Aufenthalt vor Veracruz

1953 erschien ein Film mit obigem Titel in den Kinos, eine Gemeinschaftsproduktion Frankreich/Mexiko, Hauptdarsteller Gérard Philipe und Michèle Morgan. Das Porträt einer Gesellschaft, in der Lebensfreude und Elend, Hoffnung und Schmerz, Leidenschaft und Schuldgefühle eng beieinander lagen. Aber was ist schon profanes Kino gegen pralles Seefahrerleben!

Wir schrieben Dienstag, den 20. September 1988. MS BLANKENBURG lag im Überseehafen Rostock, bereit zum Auslaufen in Richtung Karibik. Zum Ärger aller Rostocker Seeleute an Bord hatte der Alte am Vorabend nur bis 20 Uhr Landgang gegeben. Begründung: Alle müssen ausgeschlafen sein. Um 3 Uhr war Wecken, danach Schiffsdurchsuchung nach eventuellen Überschmugglern. Ich durchsuchte mit dem Dritten gemäß Checkliste den Aufbautenbereich. Die Liste musste danach von uns unterschrieben beim Chief Mate abgeliefert werden. Um 4.30 Uhr kamen die Behörden. Ich durfte zwei Zöllner in Arbeitsanzügen durchs Kabelgatt und über den Hauptdeckbereich führen. Sie hatten einen kleinen giftigen Terrier dabei, der auf Menschen abgerichtet war.

Um 5.35 Uhr kam „Klar vorn und achtern.“ Schlepper UR zog uns von der Pier.

Am Vorabend hatte sich das Sicherheitsaktiv beim Kapitän auf der Kammer getroffen. Neben mir waren zugegen der Koch, der Polit, der Eisbär, der Chief Mate und der Chief. Der Alte begrüßte uns und begann seine Rede damit, dass in das Sicherheitsaktiv nur die besten Genossen aufgenommen würden, solche, die im richtigen Moment zugreifen könnten. „In diesem Jahr sind bis zum heutigen Tag schon 17 UVs aufgetreten“, fuhr er fort, worauf ich fragte: „Was sind UVs, Kapitän?“ „Unerlaubtes Verlassen der DDR.“ Wieder so eine Abkürzung.

Er warnte vor Kneipen mit fragwürdigem Ruf in Antwerpen und vor dem illegalen Erwerb von kubanischen Pesos. Es würden immer mehr Blüten auftreten. Der Alte erzählte, dass die Landgangsregelung verändert wurde und ob das auf der letzten Reise bekannt gegeben worden wäre. Der Gruppenlandgang, eine der lästigsten Richtlinien für den Seemann, war aufgehoben worden. Man dürfe jetzt wieder alleine losgehen. Allerdings liege es im Ermessen des Kapitäns, dies zu genehmigen oder nicht. Nach unserer Sitzung war Bordversammlung in der Mannschaftsmesse und danach Out-24-Belehrung für den wachfreien Maschinenbetrieb auf der Brücke.

Vom Politoffizier wurde mir mitgeteilt, ich solle auf dieser Reise den Vorsitzenden der Schiffsgewerkschaftsleitung (SGL) geben. Wen ich noch in die Leitung aufzunehmen habe, wurde mir auch schon mal anbei gesteckt. Somit waren wir für alles Kommende gut gerüstet. Über Helsinki, Antwerpen, Kingston/Jamaika und Santo Tomas/Guatemala erreichten wir am Donnerstag, dem 20. Oktober 1988, Veracruz. Im Reiseauftrag hieß es dazu: „Bitte beachten Sie, dass in letzter Zeit aufgrund der Importbeschränkungen der mexikanischen Regierung der Hafen fast leer ist. Dies führt allerdings nicht zur Verbesserung der Abfertigung, die Leistungen sanken im Gegenteil erheblich ab. Grund dafür sind Unstimmigkeiten zwischen den einzelnen Hafenarbeitergewerkschaften.“

Gegen 11.30 Uhr waren wir längsseits, nachdem ein Schlepper unser Achterschiff zweimal rammte, die Deckhausstütze auf der Backbordseite knickte und uns diverse Beulen verpasste.

Am Abend brachen wir zu acht in Richtung Plaza auf, mit mir die Oberstewardess Conny, Stewardess Regine, Alice, die Bäckerin, Nena (ein Verehrer der 99-Luftballons-Sängerin),

MAN, der Chefkoch und der Kabelede (außer in gewissen Akten sind Klarnamen nach inzwischen verstrichenen 30 Jahren Schall und Rauch). Wir bestellten uns Bacardi und tranken bis morgens gegen 2 Uhr acht Pullen leer. Der Chefkoch organisierte Chiliwürste. Je mehr wir davon aßen, umso mehr Brand bekamen wir und umso mehr mussten wir trinken.



Am Nebentisch saßen der Pope

(Politoffizier) und der Chieff. Der hatte ab und zu eine rothaarige Nutte auf dem Schoß. Die Dame wurde in den nächsten Tagen von mehreren anderen Leuten unseres Schiffes vernascht und wurde somit sinnigerweise auf „Miss Blankenburg“ getauft. Als der Chieff auf einmal weg war, fragte der Chefkoch den Popen, wo der denn abgeblieben sei. „Der ist spazieren“, bekam er zur Antwort. Nach einer Viertelstunde war er wieder da.

Der Kabelede saß neben mir und zog eine einmalige Show ab. Er luchste einem Verkäufer eine Zigarre ab, befand sie als schlecht, nicht rauchbar und hustete sich die Kehle aus dem Leib. Der Zigarrenmacher bekam so einen Schreck, dass er Ede gleich drei Stück schenken wollte. Der aber wollte den ganzen Kasten. Für 20 US Dollar war der ihm aber zu teuer, er wollte nur fünf geben. Sie chinchten bis auf's Messer. Am Ende hatte Ede seine drei Zigarren und keinen Cent bezahlt.

Conny sprang öfter auf und tanzte, vom Alkohol inspiriert. Sie forderte einen Längen zwei Tische links von uns auf und sagte staunend, als der sich auf seine volle Länge von 1,95 Meter, wie er uns später verriet, herausgeschraubt hatte: „Du bist aber lang!“ Der antwortete zu ihrem Erstaunen auf Deutsch: „Ja, ich bin ganz schön groß, nicht wahr?“ Conny war für einen kurzen Moment so verblüfft, dass ihr keine bessere Frage einfiel als: „Sie sind wohl Deutscher?“ „Ich komme aus Salzburg und lebe schon seit fünfzehn Monaten in Mexiko“, entspannte sich der Dialog weiter. „Ich arbeite hier als Versicherungsvertreter für eine Firma aus München.“

Später kam der lange Kerl an unseren Tisch. Zuerst fand ich ihn ganz sympathisch. Zunehmend stutziger wurde ich, als sich der Herr Versicherungsvertreter für unsere Ladung interessierte. Als er mir schließlich seine Visitenkarte mit den Worten in die Hand drückte: „Ruf mich mal an, wenn du wieder in Mexiko bist“, beschloss ich beim Alten Meldung zu machen. Es hatten zu viele unsere Unterhaltung beobachtet und zu viele andere würden wahrscheinlich auch Meldung machen, aber nicht nur wie ich beim Kapitän.

Wir bezahlten am Ende des Abends alle zusammen 230.000 Pesos. 1000 Pesos entsprachen 80 Pfennigen. Wir waren acht Personen gewesen, auf jedem von uns kamen runde 36 Mark. Dafür hatten wir echt gut gelebt.

Auf dem Heimweg kam es zu einem Vorfall, den ich hier genauer beschreiben möchte. Ede und Alice, sie hatten an diesem Tag Geburtstag, gingen hinter uns her. Dabei wurden sie von einem Veracruzano mit einer Polaroid-Kamera fotografiert. Der verlangte 1000 Pesos für die Aufnahme. Anstatt abzuwinken und weiter zu gehen, fing der Ede an um den Preis zu feilschen. 500 Pesos wollte er nur geben. Wir hatten inzwischen den Weg in Richtung Post Office fortgesetzt, als ich bemerkte, dass er nicht nachkam. Ich rief laut: „Ede!“ und blieb stehen. Der war inzwischen von acht Mexen umringt worden und ich sah, wie der eine seine Kamera ablegte und die Fäuste in Position brachte. Ich ging, von MAN gefolgt, näher ran und sagte: „Ede, nun bezahl doch endlich!“, aber der hörte mich gar nicht, sondern



chinchte immer weiter. Auf einmal zogen die Mexe einen größeren Kreis um uns. Ich bemühte mich, hinaus zu kommen, um nicht den Überblick zu verlieren. Ich stellte meine mitgenommene angebrochene Flasche Barcardi auf den Boden, schaute kurz zu MAN und dann auf den kleinen, giftigen Mex in vier Meter Entfernung. Aus seinem Hosenbund lugte der Knauf eines Messers.

Und dann kam schon die Polizei. Sie hörten sich ihre Landsleute an. Wir kamen gar nicht zu Wort. Besser gesagt, ich hatte den Eindruck, sie verstanden uns überhaupt nicht. Sie gaben der Gegenpartei Recht und forderten Ede auf zu bezahlen. Aber nicht mit Ede! Der stellte sich sogar gegen die Polizei, zeigte ihnen den Vogel und sagte mit schwerer Zunge: „No money, no foto!“, und begriff gar nicht, dass es um die Wurst ging. MAN neben mir flüsterte „Wenn ich noch Geld hätte, ich würde jetzt bezahlen, egal was die fordern.“

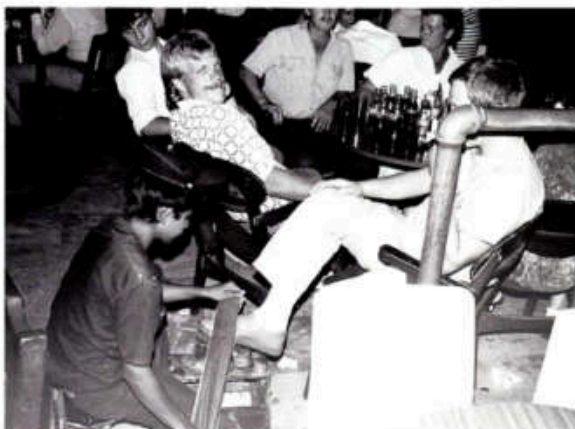
Da fiel mir ein, dass ich noch 20.000 Pesos in meiner Handgelenktasche

hatte. Ich zog den blauen Schein heraus und drückte ihn dem Polaroid-Macker in die Hand. Der bedankte sich und gab mir 10.000 zurück. Scheiß auf das Geld, dachte ich, und machte, dass ich weg kam. Die Frauen waren inzwischen fast bis zur Post gelaufen, gute 300 Meter von uns weg. Nur Alice kam zurück, aber vorsichtig langsam.

Nachdem ich das Geldübergereicht hatte und die Mexe sich allmählich beruhigten, fing der Ede an mit mir zu streiten und wollte dem Polaroid-Mann den Zaster wieder abnehmen. Mir wurde das allmählich zu bunt. Der Alkohol tat sein Übriges. Ich holte kurz mit der Linken aus, nachdem ich ihn mit der Rechten in Position gerückt hatte, und schmetterte ihm die Faust auf sein großes Maul. Er fiel sofort um. Wir, MAN und ich, halfen ihm wieder hoch. Die Polizisten wollten erneut eingreifen, aber ich machte ihnen klar, dass dies nunmehr unsere Angelegenheit sei.

Wir hatten bis um 4 Uhr zu tun, den Ede zu beruhigen. Wir saßen auf seiner Kammer und versuchten ihm klarzumachen, dass der Punch nur eine freundschaftliche Notbremse war. Zum Glück sah MAN das auch so. Wir malten ihm aus, wie es hätte enden können. In einem mexikanischen Knast einzusitzen ist wohl nicht die schönste Erfahrung. Morgens zum Arbeitsbeginn sahen wir allesamt nicht gut aus.

Die Kollegen Richard und Lange waren am nächsten Abend auf der Plaza. Richard kaufte die Rotblonde für 28.000 Pesos dem Chief vor der Nase weg. Das hielt den nicht davon



Der Koch und Nena





ab, sie sich danach trotzdem zu schnappen. Richard legte sich dann noch mit der Frau eines Polizisten an, weil er annahm, sie sei auch eine Nutte. Die Beiden, Lange und er, wurden festgenommen und auf einem Revier körpervisitiert. Sie sollten sich freikaufen. Gott sei Dank hatten sie kein Geld mehr und so musste man sie so laufen lassen.

Eine Woche später lagen wir immer noch in Veracruz. Die Mexe arbeiteten, nachdem wir am Donnerstag eingelaufen waren, vier Tage lang von 14 bis 23 Uhr, dann banden sie eine rechteckige, schwarz-rote Flagge an den Handläufer unserer Gangway und streikten. Fünf Tage haben sie durchgehalten für 1.000 Pesos, also 80 Pfennig mehr. Der Alte erzählte, dass sie nicht mehr als 7.000 Pesos pro Tag verdienen.

In der Kombüse weckte der Chief Mate Ananas in Gläser für zu Hause ein. Wir tranken draußen am Kombüsenschott



Steward Finck und der Autor (Mitte)

unser Feierabendbier und mir kam in den Sinn, dass wir, wenn es mit der Versorgungslage in der DDR so weiterginge, auch bald Zwiebeln einwecken können. Der Polit sonnte sich auf dem Peildeck. Ich fragte mich: „Was macht der Mensch im Urlaub, wenn er hier schon nichts macht?“

Regine war am Vortag auf der Plaza gewesen und hatte sich mit einer der dort tätigen Damen unterhalten. Die soll gesagt haben, dass es Zeit wird, dass unser Schiff ausläuft. Die Jungs hätten nur das Saufen im Kopf, und das wirke sich schlecht auf ihren Geldbeutel aus. Die Damen wussten auch schon, dass an diesem Tage der Streik beendet würde.

Inzwischen war es Freitag, der 28. Oktober, geworden. Ein Assi, ausgerechnet unser FDJ-Sekretär, war am Tag zuvor erst morgens um 6.50 Uhr vom Landgang zurückgekommen. Er hatte auf der Brust und sogar in der Kniekehle Knutschflecken. Ein anderer Assi musste mit dem Agenten zum Arzt. Alle fragten sich was er wohl haben könnte. Kurz darauf sagte der Alte: „Den ersten Fall von Geschlechtskrankheiten haben wir schon.“ Da war alles klar. Zum Ende der Hafenliegezeit drohte der Alte an, in Rostock alle zum Aids-Test zu schicken. Bei einer derartigen Häufung von Vorfällen wie hier wäre das berechtigt. Es schlossen sich farbige Schilderungen von Geschlechtskrankheiten vergangener Reisen bei Besatzungsmitgliedern an.



Als ich um 7.45 Uhr an Deck trat, standen MAN, Nena und der Kabelede in der Nähe der Kombüse, dort wo das Schanzkleid in die Gangwaytasche übergeht. Nena hatte sein gestreiftes Kieler Hemd und eine Taklerhose an, MAN trug seine grüne Turnhose und ein T-Shirt. Ich ging auf sie zu und grinste, weil mir immer noch der Assi und seine Knutschflecken durch den Kopf schwirrten. „Na Jungs, eine schöne Führung haben wir! Zwei Disziplinarmaßnahmen, eine wegen Sauferei und die andere wegen Landgangsüberschreitung durch Hurerei und die nur bei Schiffsratsmitgliedern“, sagte ich und hieb dem Ede freundschaftlich auf die Schulter. Ede hatte beide Arme auf der Schanzing, drehte aber jetzt den Kopf zu mir mit einem Blick, als hätte er die ganze Nacht auf der Plaza gesumpft. „He, was ist los mit dir?“ Aber da schaute er schon wieder auf die Pier. Plötzlich knickte er mit den Knien ein, machte ein paar zittrige Bewegungen und fiel um wie ein nasser Sack, den Kopf ein wenig geneigt, an die Wand des Wetterganges. Wir waren gut zehn Sekunden wie gelähmt und schauten zu ihm runter. Dann fing MAN an, ihm den Gürtel zu öffnen und das T-Shirt hoch zu legen. Wir packten ihn und schafften ihn in seine Kammer. Dann holte ich den Zweiten. Wie sich herausstellte, hatte er in den letzten Tagen nichts weiter als nur die Mittagsmahlzeit zu sich genommen. Er wollte abnehmen. Der Alte erklärte es zur Chefsache: Von jetzt an wurde vom Käpt'n selber die Nahrungsaufnahme des Kabelgattsmatrosen kontrolliert.

Als ich MAN später fragte, wie er darauf gekommen sei, ihm den Gürtel zu öffnen, sagte der: „Mir fiel da gerade Schneewittchen ein.“

Zur ersten Disziplinarmaßnahme der Reise wäre noch folgendes hinzuzufügen. Vor Guatemala orderte der Politoffizier bei der Oberstewardess eine Verpackung zu sechs Flaschen Nordhäuser Doppelkorn für einen Bekannten in Santo Thomas. Ohne weiter ins Detail zu gehen, die Oberstewardess entschloss sich, darüber den Kapitän zu informieren. Der sprach ihr eine Missbilligung aus, aber sagte gleichzeitig: „Ich weiß, dass hier illegale Geschäfte laufen. Es ist gut, dass Sie mich informierten. Für Sie kann daraus nun nichts Nachteiliges mehr passieren. Ansonsten hätten Sie mit dem Verlust Ihres Seefahrtbuches rechnen müssen.“ Dabei habe er über die Information gar nicht so unglücklich ausgesehen. Letztlich wurde der Politoffizier für einen falschen Eintrag in der Klarierungsliste gemäßregelt. Vier Flaschen gab er zurück, die restlichen zwei waren bereits geleert worden.

Eigentlich wollten wir nun sonnenabends auslaufen, aber die Gewerkschaft der Hafenarbeiter war beim Chief Mate vorstellig geworden. Das Ladegeschirr arbeite zu schnell. Nur 300 Tonnen sollten pro Tag geschafft werden, sonst würden sie wieder streiken.

So konnten wir am Sonntag noch mal eine Badeausfahrt organisieren. Jeder bekam das dafür notwendige Geld aus der Gewerkschaftskasse ausgezahlt, weil das Mieten eines Busses zu teuer gewesen wäre. Und wie mitunter üblich bei gelernten DDR-Bürgern, denen man die Westmark zu einem nützlichen Zweck in die Hand drückte, wurde diese Gutmütigkeit missbraucht. Zwei Praktikanten gingen in die Stadt und gaben ihr Gewerkschaftsgeld für irgendwelche T-Shirts und ähnlichen Schrott aus. Sie begingen nur den Fehler und waren zur Mittagszeit wieder da. Fürs Essen wollten sie offensichtlich nicht eine Devisenmark verschwenden. Von einem mitgegangenem Lehrling erfuhr ich den Eigennutz der beiden Hochschüler mit Parteizugehörigkeit. Als SGL-Vorsitzender ging ich zum Alten, meldete den Betrug und forderte eine Rückzahlung des Geldes. Der Chief saß dabei. Offensichtlich rannte er schnurstracks zu seinen Schützlingen, denn am Nachmittag machten sie sich noch einmal auf, diesmal aber zur richtigen Badefahrt nach Macambo.

Am 1. November um 7 Uhr liefen wir aus. Ab null Uhr wurde bereits Seewache gegangen. Vorher hatten mehrere Leute einen Abschiedsbesuch auf der Plaza gemacht. Einer von ihnen schoss dann den Vogel ab. Er fiel über mehrere Tische, stieß alle Gläser darauf um und was noch stand, räumte er nachträglich ab. Natürlich wollte man ihm ans Leder, aber

einer seiner Kollegen konnte schlichten, sodass man am Ende zur Verbrüderung übergehen konnte. Miss Blankenburg war auch zugegen. Sie verfolgte die Truppe bis kurz vor das Hafentor, denn zwei von ihnen „kannte“ sie noch nicht. Sie wusste nicht, zu welchem Schiff sie gehörten. Man hatte schwer am Tischabräumer zu schleppen, der keinen Fuß mehr vor den anderen setzen konnte. Miss Blankenburg organisierte ein Taxi. Nun bekam man alle Hände voll zu tun, um die Bacardi-Leiche dort wieder rauszuziehen, denn die Truppe hatte keinen müden Peso mehr in der Tasche. Als sie kurz vor dem Hafentor Miss Blankenburg den Namen ihres Schiffes verrieten, machte die auf der Stelle kehrt. Sie war letzstens persönlich auf dem Dampfer vorstellig geworden, um ihre Handtasche zu suchen. Angeblich wäre die ihr von einem der Jungs geklaut worden. Der Gangwayposten konnte sie erfolgreich abwimmeln. Schade, dass ich nicht noch einmal mit auf die Plaza gehen und das erleben konnte. Ich hatte Bereitschaft und musste seeklar machen.

Der Agent stand bis zum Losschmeißen vor dem Dampfer, ein Kleiner mit frettchenhaftem Gesicht. Er trug immer ein weißes, über die Hose hängendes Hemd. Sein roter VW-Käfer hatte, wie sein Herr, die besten Jahre schon hinter sich. „Alle Leinen los und ein!“ Und dann waren wir wieder auf See.

Dieter Wagner

### **Wie MS DRESDEN die CAP SAN DIEGO retten half**

Es war Mitte August des Jahres 1986 als sich folgendes begab. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg setzte sich in Person des Senators für Wirtschaft und Verkehr, Volker Lange, und seines Stellvertreters mit dem in Hamburg ansässigen ständigen Vertreter der Deutschen Seereederei Rostock in einer angeblich dringenden Angelegenheit in Verbindung.

Ihr eigenartiges Anliegen: Die DSR, die zu dieser Zeit die größte Reederei Deutschlands war, müsse Hamburg in einer dringenden gesamtdeutschen kulturellen Angelegenheit helfen.

Auf einem der bekannten Schiffsschrottplätze im Fernen Osten befand sich das ehemalige Hamburger Schiff CAP SAN DIEGO, jetzt SANGRIA mit Heimathafen Kingstown, zwecks der von den chinesischen Käufer-Eignern angeordneten Verschrottung. Die CAP SAN DIEGO gehörte der legendären „Cap San“-Klasse an und war das letzte von ehemals sechs Schiffen ihrer Art. Gebaut auf der Deutsche Werft AG in Hamburg-Finkenwerder, wurde das Schiff Ende März 1962 an die Reederei „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck“, kurz Hamburg-Süd, übergeben. Im Dezember 1981 verkaufte Hamburg-Süd die CAP SAN DIEGO.

Es war ein Anliegen der einflussreichen und altherwürdigen Stiftung HAMBURGER ADMIRALITÄT und vieler Hamburger Schiffsliebhaber, dieses Schiff unbedingt für Hamburg zu erhalten. In dieser Notlage hatte der Hamburger Senat eigenmächtig in Person des Senators für Wirtschaft und Verkehr und aufgrund des Drängens der chinesischen Verschrottungsfirma den Rückkauf des Schrottschiffes SANGRIA kurzfristig durchgeführt, ohne dazu die erforderliche Genehmigung gehabt zu haben. Schlimmer noch, der Hamburger Senat hatte nicht einmal die Hamburger Viel-Parteien-Bürgerschaft informiert. Auch der Bürgermeister Klaus von Dohnanyi war nicht involviert gewesen.

Da man selbst keinerlei Ahnung bei der Umwandlung eines Frachtschiffes in ein Museumsschiff besaß, war man auf das ehemals der DSR gehörige Museumsschiff DRESDEN (seinerzeit allgemein als „Traditionsschiff Typ FRIEDEN“ bekannt) am Anleger auf der grünen



Wiese in Rostock-Schmarl verfallen, um die notwendigen Unterlagen und Kenntnisse für die Aufstellung eines entsprechenden Antrages an die Hamburger Bürgerschaft zu erhalten. Der illegale Kauf des Schiffes musste schnellsten legalisiert werden. Deshalb wollte man auch ganz schnell nach Rostock reisen, um die DRESDEN zu besichtigen und eventuell auch Pläne für den Bau der dortigen Anlegestelle mit allen Versorgungsleitungen zu erhalten sowie Kenntnisse über entstehende Kosten zu erlangen. Der DSR-Auslandsvertreter wurde persönlich durch den Senator Volker Lange verpflichtet, keinen Gebrauch dieser ihm übermittelten heiklen Informationen gegenüber Außenstehenden, insbesondere nicht gegenüber der Presse zu machen.

An dieser Stelle muss die Stellung der Deutschen Seereederei zum Hamburger Hafen erklärt werden. Die DSR war mit jährlich etwas über 500 Anläufen ihrer Schiffe hinter der Sowjetunion der zweitgrößte Kunde des Hamburger Hafens. Von allen im Hamburger Hafen Beschäftigten arbeitete jeder 12. für die DSR. Die DSR war damit und auch durch ihre weltweiten Ladungsbeziehungen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Hamburg.

Der DSR-Auslandsvertreter in Hamburg besaß die nötige Kompetenz, um dem Wunsch des Senators Volker Lange nachzukommen, ihn und seine Delegation zum Besuch des Rostocker Museumsschiffes DRESDEN einzuladen.

Zu dieser Zeit war die maritime Museumslandschaft in Rostock wie folgt geordnet:

- Eigentümer des Museumsschiffes DRESDEN war die Stadt Rostock.
- Das Schifffahrtsmuseum in der August-Bebel-Straße wurde von der DSR gefördert und unterstützt.
- Das Schiffbau-Museum „Traditionsschiff Typ FRIEDEN“ (MS DRESDEN) wurde vom VVB Schiffbau unterstützt.

Noch Ende August 1986 traf die Hamburger Delegation unter Leitung des Senators für Wirtschaft und Verkehr in Rostock ein und wurde am Museumsschiff von Kapitän Dr. Arthur Maul (Generaldirektor der DSR) und Henning Schleiff (Oberbürgermeister von Rostock) empfangen.

Die Delegation erhielt alle gewünschten Unterlagen wie Bau- und Kostenpläne, Besucherzahlen, Reparaturen, Klassifikation usw., die zur Betreuung eines ehemaligen



Karte der Amateurfunkstelle MS DRESDEN



CAP SAN DIEGO im Hamburger Hafen

Frachtschiffes als Museumsschiff notwendig waren. Auf die Frage, ob die DSR auch eventuell eine finanzielle Spritze leisten könne, musste dies vom Generaldirektor der DSR mit Hinweis auf die Devisenvorschriften der DDR abgelehnt werden. Dr. Arthur Maul verwies auf den Hamburger DSR-Auslandsvertreter, der reichlich über brauchbare Lösungsvorschläge verfüge. Zum Schluss fragte der Hamburger Senator noch halb scherzhaft, wie viel das DDR-Museumsschiff bis zu diesem Zeitpunkt gekostet habe. Die Antwort lautete, dass man davon einen Neubau finanzieren könne. Der Senator meinte daraufhin, dass sie als gewiefte Kapitalisten das alles kostengünstiger organisieren könnten. Sich erinnernd hat er diesen Ausspruch ein paar Jahre später bedauert.

Die Situation zur Rettung der CAP SAN DIEGO, dem „weißen Schwan des Südatlantiks“, war nun wie folgt:

Mit den Unterlagen aus Rostock konnte der Antrag an die Hamburger Bürgerschaft zur Freigabe der Mittel für den bereits vertragsrechtlich wirksamen Rückkauf erfolgen. Der Schrottpreis für eine Tonne betrug damals 86 Dollar. Der frühere Eigentümer Rudolf August Oetker hatte als Konzernchef der HSDG (Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft) eine bestimmte Summe für die Überführungskosten vom Verschrottungsort bis nach Hamburg zur Verfügung gestellt, die aber nicht für die gesamte Strecke ausreichte. Die der DSR nahestehende Hamburger „Schiffahrtsagentur Interschiff“ hat dann eine volle Ladung Zucker für den Transport vom Abwrackort der SANGRIA bis nach Port Sudan chartermäßig abgeschlossen. Mit den dadurch gewonnenen Frachteinnahmen konnten die Überführungskosten bis dorthin abgedeckt werden.

Am 27. Oktober machte die SANGRIA in Cuxhaven fest. Die indische Besatzung ging von Bord. Am 29. Oktober ging das Schiff in das Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg über. Die Flagge von St. Vincent & Grenadine wurde eingeholt und die deutsche Flagge gehisst. Aus der SANGRIA war wieder die CAP SAN DIEGO geworden. Der Empfang des Schiffes im Hamburg am 31. Oktober 1986 erfolgte mit großem Pomp – Schlepperballer,



Feuerwerk usw. Die auch für die DSR tätige größte Hamburger Stauerei „Carl Tiedemann“ und auch die Firma Gerd Buss nahmen sich aufopferungsvoll der weiteren Betreuung des Schiffes an.

Aber im Dezember 1986 mit früh einsetzenden Frosttagen ging ein zweiter Hilferuf des Senators Volker Lange nach Rostock. Was war passiert? Man hatte vergessen das Schiff winterfest zu machen. Kessel und einige Rohrleitungen waren bereits geplatzt. Spezialisten aus dem technischen Bereich der Deutschen Seereederei wurden im Rahmen einer Besatzungsmusterung mit einem DSR-Schiff nach Hamburg gebracht und haben während der Ladearbeiten des Schiffes in Hamburg bis zum Auslaufen zusammen mit Hamburger Technikern die CAP SAN DIEGO nach dem Vorbild der DRESDEN winterfest gemacht, um weitere Schäden zu vermeiden. Ziel war es, das Schiff allmählich wieder herzustellen. Mitte Dezember 1986 erhielt das Schiff einen vorläufigen Liegeplatz in Neumühlen. Es folgte ein erster Werftaufenthalt in der Werft HDW zur Generalüberholung. Am 6. Mai 1988 übernahm die Stiftung Hamburger Admiralität das Schiff. Am 9. November 1990 verholte die CAP SAN DIEGO zum endgültigen Liegeplatz Innenkante Überseebrücke an der touristischen Meile in Hamburg.

Bereits im ersten Jahr hatte die CAP SAN DIEGO mehr als 200.000 Besucher. Das brachte dem Schiff 0,8 Millionen DM ein.

Heute ist die CAP SAN DIEGO das größte, fahrtüchtige Museums-Frachtschiff der Welt. Nach seiner letzten Generalüberholung zum Erhalt der Klasse im März 2016 bei den German Dry Docks in Bremerhaven legt das Schiff wieder zu verschiedenen Anlässen entlang der Elbe, zu den Treffen der Traditionsschiffe in Kiel oder Bremerhaven oder zu Ausflugsfahrten in die Deutsche Bucht in Hamburg ab. Auch Rostock hofft, es zur Hanse Sail einmal begrüßen zu dürfen.



Werbepostkarte CAP SAN DIEGO

Für die Hafenstadt an der Warnow stellt sich die Frage, ob das Museumsschiff DRESDEN nicht auch nach dem Hamburger Muster für die CAP SAN DIEGO wieder hergestellt werden sollte, zumal auch heute noch der technische Zustand der DRESDEN besser als der damalige Zustand der CAP SAN DIEGO ist. Genau wie die CAP SAN DIEGO für Hamburg muss auch das MS DRESDEN zu einem allseits bekannten Wahrzeichen der Hansestadt Rostock werden.

(Dieser Bericht wurde dem Rostocker Oberbürgermeister Roland Methling in ähnlicher Form als Offener Brief zum Bürgerentscheid „Standort des Traditionsschiffes DRESDEN“ im August 2017 übergeben. – Redaktion)

### Der Präsident inkognito

Nach dem Ende meiner aktiven Seefahrtszeit 1973 übernahm ich das Ferienobjekt des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft in Harzgerode. Die Anlage hatte eine Fläche von 2500 Quadratmetern und bestand aus einem Hauptgebäude mit zehn Zimmern und vier Bungalows. Letztere konnten mit vier Personen, zwei Erwachsenen und zwei Kindern belegt werden. Bis 1989 waren die Plätze immer ausgebucht. Anfangs war es eine wahrhaftige Bruchbude gewesen, wurde aber binnen kurzer Frist von der Deutfracht-Reederei in ein Schmuckstück verwandelt. Öfter waren auch ausländische Gäste wie Konsulatsangehörige oder Gewerkschaftsfunktionäre zu Gast. Nach der Wende wurde die Herberge noch einige Jahre als Schulungsobjekt der Gewerkschaft ÖTV Stuttgart genutzt.

In dieser Ferienanlage erfolgte für die Urlauber jeweils montags nach 14 Tagen die Abreise und am nächsten Tag für die neuen Gäste die Anreise. Am Abreisetag wurde von allen Mitarbeitern die nötige Arbeit zügig verrichtet. Wenn alles fein wieder hergerichtet war, durfte das Personal nach Hause gehen. Alle waren aus dem Objekt verschwunden und ich reinigte noch mit der Laubharke den Parkplatz, als ein Auto auf unser Gelände





fuhr. Ein Ehepaar stieg aus, und der Herr sagte zu seiner weiblichen Begleitung auf mich zeigend: „Der sieht aus wie einer vom Ohnsorg Theater.“ Beide lachten herzlich. Ich erwiderte: „Ich werd's ihnen gleich geben, wenn sie vom Hof fliegen, von wegen Ohnsorg Theater. Was haben sie hier überhaupt zu suchen?“ Darauf erklärte er: „Mein Name ist Neukirchen und ich möchte mir mal das Objekt ansehen.“ Darauf fragte ich zurück: „D e r Neukirchen?“ Er nickte.

Oh Schiet. „Da bin ich aber voll ins Fettnäpfchen getreten.“ Er lachte und meinte: „Kein Problem.“

Nach unserem Rundgang lud ich die beiden zum Kaffee ein. Meine Frau hatte frischen Pflaumenkuchen gebacken. Wir plauderten ein Stündchen, als er mich fragte, ob ich ihnen mal die Stadt zeigen könnte. „Viel zu sehen gibt es eigentlich nicht außer den wenigen Sehenswürdigkeiten.“ Wir kamen unter andern an einem privaten Möbelgeschäft vorbei, von dem ich den Eigentümer sehr gut kannte. Im Schaufenster stand eine sehr schöne Couchgarnitur, in die sich die Gemahlin auf Anhieb verliebte. Wir gingen hinein, ich stellte die Herrschaften vor. Man wurde sich schnell einig, das Geschäft wurde getätigt und die Kaufsumme sofort bezahlt. Vielleicht half bei der ganzen Transaktion auch sein Titel etwas nach.

Die Zeit war vergangen, und er fragte mich nach einem Hotel. Wir hatten einen Bungalow im Objekt, reserviert für Gäste des Generaldirektors. „Sie müssten aber bis morgen 10 Uhr ausgezogen sein, weil dann die neuen Gäste anreisen.“ Ich lud ihn zu mir nach Hause zum Abendbrot ein. Wir plauderten bis gegen 22 Uhr bei einem Fläschchen Wein, über die Armee und die Volksmarine im speziellen, über die Reederei, Gott und die Welt.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück reiste Familie Neukirchen weiter. Heinz Neukirchen hatte inzwischen den Transport seiner Erwerbung Richtung Küste klar gemacht. Wir bekamen des Öfteren von Rostock Ausrüstungsgegenstände geliefert, wie Holzkohle usw. Auf diesem Wege erhielten wir diesmal unsere Ausrüstung und er seine Couchteile. Der Fahrer wusste Bescheid. Am Abend rief mich Frau Neukirchen an und bedanke sich noch einmal. War alles gut angekommen. Für mich war die Sache damit erledigt.

Wir hatten von Zeit zu Zeit im Rostocker HAUS SONNE Besprechung der Objektleiter der Ferienobjekte des Kombinales. Eines Tages aßen wir zu Mittag im Restaurant, als die Tür aufging. Präsident Neukirchen und drei weitere Herren traten ein. In diesem Moment erstarben alle Gespräche und es war mucksmäuschenstill. Wir saßen in der Nähe der Eingangstür. Heinz Neukirchen sah uns und nickte. Nach einiger Zeit kam die Kellnerin an unseren Tisch und übermittelte mir, ich möge doch mal zu Herrn Neukirchen kommen. Meinem Chef wäre bald die Gabel aus dem Mund gefallen.

Neukirchen bedankte sich noch mal persönlich und wünschte mir alles Gute. Mein Chef wollte nun unbedingt wissen, was er von mir wollte und den Zusammenhang erklärt haben. Ich meinte nur: „Man kennt sich, Chef“, und habe ihn dumm sterben lassen. Welchen Umgang mein damaliger Gast mit seinen ihm untergebenen Leuten pflegte, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich habe den Präsidenten der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, den Vizeadmiral der Volksmarine a.D. und zeitweisen Chef des Fußballclubs Hansa Rostock privat als einen Pfundskerl kennengelernt.

## Abenteuer auf St. Pauli

Matrose Micha, im jugendlichen Alter von 20 Lenzen, schipperte im Frühjahr 1973 auf dem Schüttgutdampfer VOCKERODE der Reederei Deutfracht Rostock erstmalig durch den Nord-Ostsee-Kanal. Unser Brotschiff hatte leider im Belt zwischen Dänemark und Schweden eine Grundberührung gehabt, und wir gondelten jetzt mit langsamer Fahrt wegen Beule unterm Vorschiff und eines defekten Hauptmaschinenkolbens durch die Kieler Förde. Unser Havariekapitän, „Schiffsopa“ aus Ostpreußen, noch alter deutscher Schlachtschiffadel aus dem WK2, hatte uns nach Abbruch der Ausreise gen Murmansk vor Warnemünde im Bordfunk mitgeteilt, dass wir leider nicht in die heimische Reparaturwerft Warnemünde einlaufen würden, sondern in die HDW-Werft in Hamburg, um dort repariert zu werden. Unser Unmut darüber hielt sich in engen Grenzen.

Als wir Laboe Backbord querab hatten, konnte ich erstmals mit Fernglas von der Backbordnock das Marine-Ehrenmal samt U-Boot auf Sand bewundern. Dann ging es durch die Schleuse Kiel-Holtenau den NOK weiter durch die Schleuse Brunsbüttel und weiter die Elbe rauf Richtung Hamburg. Als wir am „Willkomm-Höft“, der Schiffsbegrüßungsanlage am Fährhaus Schulau, vorüber fuhren, wehte die Melodie der Nationalhymne „Auferstanden aus Ruinen“ herüber und wir dippten Flagge. In Hamburg liefen wir in das Dock 4 der Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) am Reiherstieg gegenüber den Landungsbrücken ein und nach einiger Zeit waren wir trocken gefallen. Da im Dock keine Kombüsenbewirtschaftung möglich war, bekamen wir unseren Devisentagesatz von 4,50 DM auf 17,50 DM erhöht und mussten uns damit rund um die Uhr selbst versorgen. Haben wir auch getan. Ab und zu haben wir uns ein Mittagessen für 2,50 DM in der Kantine der HDW geleistet, das aber mit unserer Kombüsenkost bei weitem nicht konkurrieren konnte. Hein Seemanns Deutsche Mark-Bedarf wurde ergänzt durch Verkäufe von Rostocker Hafenbrühe an die Werftarbeiter. Denen schmeckte die doppelt pasteurisierte Bierbrühe besser als das einheimische Astra-Dünnbier.

Eines schönen Tages hatte Matrose Micha wachfrei und wollte einen Blick an das andere Ufer der Elbe riskieren. Die Offizierscrew hatte uns zwar geraten, nicht alleine an Land herumzuirren, aber solche Hinweise habe ich, soweit es möglich war, ignoriert.

Also machte ich mich des Morgens landfein, nahm mein Seefahrtsbuch in Empfang und ging an Land. Jedoch in die falsche Richtung. Ich irrte durch ein Gewirr von pfeifenden und leckenden Rohrleitungen und mein heller Verstand sagte mir, dass dies eine Raffinerie sein musste. Ich hatte diesen Gedanken noch nicht zu Ende gedacht, da stand wie aus dem Nichts eine Polizeistreife vor mir und fragte mich nach dem Woher und Wohin. Nach Vorzeigen meines Seefahrtsbuches schenken sie mir Glauben, dass ich mir den Michel, den Tierpark Hagenbeck und die IGA73 auf Pflanzen und Blumen anschauen wollte, und wiesen mir den rechten Weg.

Mit einer Kutterfähre setzte ich vom Reiherstieg zu den Landungsbrücken über und stürzte mich in das Großstadtgewühl, verspeiste einen halben Hahn im „Wiener Wald“ und ging auf ein Bier in eine Kneipe auf der Reeperbahn. Dort bekam ich den ersten Preisschock meines Lebens, 4,60 DM für ein Bier auf dem Tresenhocker. Neben mir erzählte mir eine schon etwas angejahrte Dame aus Masuren für ein Freibier ihr abenteuerliches Leben. Ihr fehlte die oberste Kauleiste schon fast komplett, sodass sie locker La Paloma durch die Zahnlücken pfeifen konnte. Sie schimpfte wie ein Rohrspatz, dass sie nicht mehr im Schaufenster in der



Herbertstraße sitzen dürfe, weil die Luden jüngere Bordsteinschwalben für das Geschäft bevorzugten. Ich gab meinem Bedauern tiefen Ausdruck und lauschte anbei der Westernmusik, die ein Musiker aus Arizona zum Besten gab.

Eines anderen Tages schlenderten wir jungen Matrosen und Flurplattenindianer wieder einmal erwartungsvoll an der „Ritze“ vorbei Richtung Eros-Center. Im Kontakthof des Eros-Center hatte ich eine Begegnung der dritten Art. Eine großvolumige Dame aus Zentralafrika stellte sich mir als „Sandra“ vor und fragte, ob ich niedlicher Kleiner, denn sie war mindestens 1,90 m hoch, nicht mit ihr gegen ein kleines Geschenk Abenteuerliches erleben möchte. Ich äußerte leichte Bedenken und erklärte in perfekter auswärtiger Sprache: „You are to big for me“. Sandra lächelte hintergründig verachtend und winkte eine schlanke europäische Dame herbei, die mir für 'nen Fuffi einen blies. Mehr aber auch nicht, denn weitere erotische Dienstleistungen für testoteronschwere Jungens würden so an die 400 Emms kosten.

Kaum wieder an der frischen Luft, kreischten neben mir Bremsen für Breitreifen. Ein etwa 30-jähriger Lude jumpste über die sich absenkende Tür eines BMW Z1 mit zwei Sektpullen unter den Armen in ein Etablissement, vor dem ein bunt kostümierter Schlepper die vorbei schlendernden Seeleute und Sehleute dazu animierte, doch das tolle Bühnenprogramm bei einem kleinen Weinchen und angenehmer Gesellschaft in seinem Lokal zu genießen. Wer sich dazu hinreißen ließ, war umgehend 175 DM los, nur für ein Gläschen Wein in Damengesellschaft und Bühnenprogramm mit Stripperin und sonstigen Belustigungen. Wegen der generell chronischen Devisenarmut der DSR-Seeleute musste ich diese Belustigungen weitestgehend einschränken.

Es hatte sich im Hafen herumgesprochen, dass ein Ostzonendampfer am Reiherstieg im Dock liegt. Der Bootsmann eines modernen Schlickrutschers im Format eines Kümos, so um die Dreißig, hatte mich auf der Reeperbahn getroffen, mir ein Bier spendiert und nach Wessi-Manier unentwegt auf den Schlamm gehauen. Er zeigte mir seinen Heuervertrag, in dem als Heuerentgelt ungelogen 3.000 DM notiert waren, und gab mit seinem weißen Porsche an wie eine Lore Affen. Ich war nun doch etwas beeindruckt, weil der Peter damit fast das Zehnfache in konvertierbarer Währung bekam wie ich in Aluchips. Nun ja, Geld ist nicht alles, Begegnungen mit interessanten Menschen sind wichtiger, dachte ich mir und ließ mich aus Neugier zum Frühstück auf dem Bundesgermanen einladen. Dort war ich verwundert, dass es nur eine Messe gab. Bei unseren sozialistischen volkseigenen Schiffen waren Offizierscrew und Mannschaft sauber in eigenen Messen getrennt.

Jedoch war auf diesem kleinen Schiff mit noch deutscher Flagge auch nicht alles Gold was messingglänzte. Zwei während der Olympiade in München '72 reich gewordene bajuvarische Rechtsverdreher hatten sich ihren Traum von einer eigenen Reederei erfüllt, den Kahn gekauft und bereederten ihn gleich selbst. Die Ausflaggung nach Liberia stand kurz bevor und der neue Heimathafen würde dann Monrovia sein.

Bootsmann Peter verriet mir nach 7 bis 9 Köm und Bier hinter vorgehaltener Hand, dass Kapitän und Offizierscrew fast ausnahmslos von uns aus der Zone stammen würden. Die drei bis vier bayerischen Matrosen und Maschinenschmiernippel heulten leise in ihr Frühstück, weil sie nach Ausflaggung überflüssig wären und das strenge internationale Gesetz verlangte, dass mindestens 80 % der Mannschaft aus dem Land mit der Heckflagge stammen müssten. Der Bootsmann hatte Glück und durfte schon bald die Deckscrew aus Afrika ausbilden, die schon mal eine streng riechende Ziege oder ein Minikamel als Bordkamerad mitbrachten.

In der „Hafenkneipe“ im Freihafen hatte ich eine Dame kennen gelernt, mit der ich dann nach durchzechter Nacht samstags früh um fünf auf den Fischmarkt schaukelte, um Bananen und ein Hemd für fünf DM zu kaufen.

Nach den Geschäften gingen wir in eine der Lifemusik-Kneipen am Fischmarkt und amüsierten uns bis Mittag. Dann beschlich uns unendlich bleierne Müdigkeit und sie nahm mich mit in ihr Zuhause, was eine hohe Ehre für mich bedeutete, wie sie mir immer wieder versicherte. Nur des Dichters Höflichkeit schweigt über die schlichte Einrichtung ihrer etwas finsternen Behausung in Sankt Georg.

Apropos Sankt Georg. Dieser Stadtteil von Hamburg besaß ein wunderbares Krankenhaus, welches einer unserer Fußball kickenden Schmiernippel, der Hans-Jochen, von innen kennen lernen durfte.

Eines Tages hatte uns die HDW-Werftmannschaft zu einem kleinen Fußballduell eingeladen. Spielendstand 10:1. Sie hatten uns ein Ehrentor schießen lassen, welches Hans-Jochen einlochte, bevor er sich bei einem Sturz am Spielfeldrand den Fußknöchel brach. Er wurde mit der SMH in das Krankenhaus in Sankt Georg transportiert und wir kutschierten nach dem Match in die Fußballkneipe „Hanseatischer Bierstiefel“.

Drinne angekommen und aufgewärmt, ging es um ein nächstes Männerspiel. Bierstiefel trinken, wundervoll lustig und zum Abfüllen bestens geeignet. Nachdem sich die ersten Fußballfans den Oberkörper mit Bier begossen hatten, wurde Körn-Wettsaufen veranstaltet. Diesen Wettbewerb hätte der Kneiper besser überwachen sollen, denn unser Bootsmann hatte wohl zuvor nicht mehr ganz koschere Meeresfrüchte gegessen, die nach längerem Körngenuß wieder an das Licht wollten. Er bekotzte im Vorgarten der Kneipe alle schönen roten Rosen, auf die Kneipers Mutti so stolz war.

Auch dies wurde uns verziehen, weil wir aus der Zone kamen und keinen harten Körn von der Waterkant kannten, geschweige dann vertrugen.

Zur Ehrenrettung aller ehemaliger DSR- und DEUTFRACHT-Seeleute kann ich an dieser Stelle versichern, dass wir auch die Alster, den Tierpark Hagenbeck, den DOM, die Mönckebergstraße und viele andere Sehenswürdigkeiten der alten Hafenstadt Hamburg an der Elbe besucht haben.

In der Mönckebergstraße vor dem Cloppenburg-Kaufhaus habe ich sogar einem alten Bettler eine Deutsche Mark für das Frühstück spendiert. Ich konnte dies tun, weil ich tags zuvor von einem entfernten generösen Verwandten einen Geldbrief mit sage und schreibe fünf DM bekam.

Mein alter Herr hatte in meiner Heimatstadt nach dem Tod meiner Mama Eleonore meine Stiefmama Ingelore geehelicht, die noch lockeren Briefkontakt mit ihrem Ex, dem Arschpauker Gotthilf-Wilhelm Knallfuss in Quickborn unterhielt und diesen aus wirtschaftlichen und Reiseprüfunden auch nicht abbrechen wollte.

Meine liebevolle, stets gut rechnende Ingelore hatte ihrem Studienrat meine Adresse in HH verraten und der steinreiche Verwandte hatte sich bemüht gefühlt, seinem blutarmen Ossi-Verwandten eine kleine Freude zu bereiten. Ich war sehr gerührt, und unsere Sicherheitsnadel an Bord vermutlich auch.

Dann gab es die absolute Osterüberraschung. Der Chief Benthin fragte in der Besatzung herum, wer mit ihm auf dem Landweg nach Rostock und wieder zurück reisen möchte. Seine Tochter hatte Jugendweihe und wir könnten zu Ostern unsere nächsten Verwandten beglücken. Ich war dabei und hatte das erste Mal als Nichtrentner die Gelegenheit, das strenge und beklemmende Grenzregime in Herrnburg zu beobachten. Aber die Grenzbeamten auf beiden Seiten belästigten uns nicht mit irgendwelchen dummen Fragen und die Zöllner filzten uns nicht, da wir in Begleitung einer 1,93 Meter großen Respektsperson in Marineuniform reisten. So verbrachte ich Ostern '73 in Ostberlin bei Schwesterchen Christiane und reiste danach wieder über Rostock und Bad Kleinen nach Hamburg zurück.



Nach sechs Wochen Hafenliegezeit war alles repariert, die verbogenen Spanten und verbeulten Schiffsbleche ausgetauscht, und wir schwammen im Dock auf, ließen Frischwasser in die Kombüse und verholten an die Pier, um noch einige Motorenprüfungen im Wasser zu machen. Die letzten Besorgungen wurden von Hein Seemann gemacht, der heiß auf das Auslaufen war.

In vorletzter Minute bin ich mit einem West-Paket zur Poststelle gehetzt, um meinem Schwesterchen Christiane eine kleine Freude zu bereiten. Im letzten Augenblick kam ich an den Dampfer gehetzt, stolperte die Gangway rauf und wurde sofort an das Ruder auf die Brücke befohlen.

Kapitän Schiffsopa sagte nach dem Ablegen in seinem ostpreußischen Plattdeutsch: „Mensch Mischa, wir hemm schon dacht, dass de achteraus segelt bist.“

Ich habe dem Alten freundlich lächelnd geantwortet: „Kaptein, dös hätt' ich mit Koffer auf dem Hamburger Hauptbahnhof ooch machen könn, ich wär' da dem Chieff im Gewimmel einfach entschwunden, aber ich häng' so an dem Dampfer mit dem Vogel Greif am Schornsteen.“

Er: „Na, denn mach mol, was de Lotse anseht.“

Ellen Knaack

### **In froher Erwartung**

Am 20. April 1985 lief MS FRANKFURT/ODER, eingesetzt im Liniendienst nach Indien/Pakistan, am späten Abend aus Rostock aus. Es war nicht die erste Reise in dieser Relation für mich und meinen Lebenspartner.

Die Überfahrt gestaltete sich wettermäßig schwierig. Ich bekam auch diesmal wieder so meine Probleme mit der Seekrankheit, mal mehr, mal weniger. Besonders morgens war mir oft übel und ich musste mich beim Zähneputzen übergeben.

Unser erster Hafen hieß Karachi in Pakistan. Die Reise führte weiter nach Indien, über das damalige Bombay, Colombo, Madras, Chittagong nach Kalkutta. Im Verlaufe dieser Zeit wunderte ich mich darüber, dass ich körperlich etwas „zulegte“ und konnte mir keinen Reim darauf machen. Ich war bisher immer schlank gewesen und mehr gegessen als sonst hatte ich auch nicht. Das kam mir alles sehr seltsam vor, und mich beschlich immer mehr die Ahnung, dass ich schwanger sein könnte. Es blieb mir nichts anderes übrig, als den Kapitän über diesen Verdacht zu unterrichten. Dieser nahm meine Beichte zum Glück ziemlich gelassen und machte mir einen Termin bei einem Frauenarzt in Kalkutta, der auch für Diplomatenfrauen arbeitete. Dieser Tag der Offenbarung sollte der 13. Juli 1985 werden. Mir war angst und bange. In solch einem Land zum Frauenarzt? Ich war in den indischen Häfen oft an Land gewesen und kannte die Armut und den Schmutz, besonders in Kalkutta. Hilfe, dachte ich, aber der damalige H. NO sagte mir seine Unterstützung zu. Er fuhr mit mir an Land, auch wegen der Kommunikation. Es stellte sich heraus, dass der Termin bei dem bewussten Arzt in seiner Privatpraxis stattfand. Alle waren sehr freundlich zu mir, alles war sauber und steril.

Wie schon geahnt, ich war schwanger und das bereits im 3. Monat. Geschockt war ich in diesem Moment nicht unbedingt, aber diese „anderen Umstände“ riefen schon ein eigenartiges Gefühl in mir hervor. Ich war 29 Jahre alt und hatte bereits des Öfteren darüber nachgedacht,

wie lange ich noch zur See fahren sollte und ob ich überhaupt mal Kinder haben möchte. Wenn ja, galt ich in meinem Alter zu DDR-Zeiten schon als Spätgebärende.

Zurück an Bord erklärte mir der Kapitän, dass ich die erste Schwangere wäre, mit der er als Master zu tun habe. Ja, einmal ist ja bekanntlich immer das erste Mal. Mein Zustand sprach sich herum wie ein Lauffeuer. Alle gratulierten uns. Eine mitreisende Ehefrau beteuerte mir, dass ich mittlerweile ganz anders im Gesicht aussähe, so erwachsen, so reif und so glücklich. Na, wenn sie das meint, dachte ich.

Der Kapitän konsultierte über Rügen Radio einen Arzt des Medizinischen Dienstes in Rostock und sicherte mir zu, dass ich bis zum Antritt der Rückreise vom indischen Subkontinent noch an Bord bleiben könne. Der normale Alltag ging weiter. Ich arbeitete wie immer, ich war ja nicht krank. Aber meine Lebensführung stellte ich natürlich komplett um. Kein Tropfen Alkohol mehr, keine Zigarette, keinen Kaffee. Nur noch gesund leben!



Mittlerweile passten mir meine Kleidungsstücke nicht mehr. Selbst die Jeans von meinem Lebenspartner habe ich nicht mehr zubekommen. Ein Servierkleid bekam ich von einer kräftiger gebauten Stewardess. Irgendwie ging das auch.

**MO „Rostock“**

An den Betriebsarzt  
des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens  
Direktion Schifffahrt

im Hafen **Rostock - UBR**

Von meiner Besatzung ist der **Stewardess** [REDACTED] am **01.10.48**  
(Camping, Name, Geburtsdatum)

**Schwangerschaft**

Er liegt besonders über

Escher haben wir

Bemerkungen: **Schwangerschaft wurde durch Dr. Baia, Singapur bestätigt**  
am **07. 09. 74**

Ich bitte um ärztliche Untersuchung, Behandlung und Anweisung für die Weiterreise an Bord.

Erstbesitzer des Schiffes **Klaus Sorge**

Die Heimreise führte das Schiff über die Häfen Chalna, Madras, Mangalore. Im letzten Hafen vor der dreiwöchigen Überfahrt, Colombo, musste ich absteigen. Die Verantwortung wollte der Kapitän dann doch nicht übernehmen. Als das Auto am Pier wartete, um mich zum Flughafen zu fahren, stand fast die ganze Crew an Deck, um mich zu verabschieden. Für mich war das sehr schlimm, alle zu verlassen, besonders aber meinen Lebenspartner. Dabei wurde nicht nur eine Träne zerdrückt.

Meldung Schwangerschaft an Medizinischen Dienst



Am 15. August 1985 flog ich mit Zwischenstopp in Bombay nach Moskau, von Moskau weiter nach Berlin, von Berlin mit dem Zug nach Dessau. Zu Hause angekommen, machte ich mich frisch und fuhr zu meinen Eltern. Meine Mutter feierte gerade Geburtstag und der anfängliche Schock bei meiner Ankunft verwandelte sich ganz schnell in Freude, denn mein Bauch war bereits ganz schön gewachsen. Im Flieger hatte ich plötzlich die ersten Kindesbewegungen gespürt und war erschrocken über die wechselnden Wölbungen an der Bauchdecke. Die Stewardessen wussten über meinen Zustand Bescheid und kamen laufend zu mir, um sich nach meinem Befinden zu erkundigen. Am nächsten Tag ging ich zu meinem heimischen Frauenarzt, und dieser eröffnete mir, dass mein Kind ein Weihnachtsengel sein würde. Geburtstermin – 24. Dezember 1985. Dann folgten Ultraschall-Untersuchungen und Schwangerschaftsberatungen, damals ja so üblich. Die restliche Schwangerschaft verlief sehr gut.



Zur Ankunft des Schiffes am 30. August 1985 im Überseehafen fuhr ich mit meiner Familie nach Rostock, sodass ich mich noch einmal von allen Besatzungsmitgliedern verabschieden konnte. Mein Lebenspartner durfte auch erst einmal Urlaub nehmen und beendete seinen Dienst auf dem MS FRANKFURT/ODER am 24. September 1985. Unser Sohn Daniel wurde ziemlich termingerecht am 25. Dezember 1985 in Dessau geboren.

Als er klein war, erzählte ich ihm oft, wo er schon überall auf der Welt gewesen sei, dass er schon Flugzeug geflogen und auf einem Schiff über das große Meer gefahren wäre. Zwar nur in Mutti's Bauch, aber was sagt das schon. Heute ist aus dem Kind dieses großen Abenteurers ein 32-jähriger Musikwissenschaftler geworden. Kinder, wie die Zeit vergeht!

### Seeleute sind gut zu Vögeln

Manchmal kommt zufällig was dahergeflogen und man hat plötzlich einen Vogel. So passierte es auch im Sommer 1984. Wir hatten mit der THEMAR in Archangelsk festgemacht. Kurz nach dem Ablegen stellten wir einen Überschmuggler mit schwarzen Federn an Bord fest. Der russische Lotse lachte: „Das ist Kolka, den kennen wir hier schon.“ Der Vogel, aus der Baureihe der Raben, fühlte sich gleich heimisch an Deck und später auch auf der Brücke. Nichts war vor ihm sicher. Besonders der große Radiergummi vom Kartentisch hatte es ihm angetan. Natürlich wurde er von uns reichlich verwöhnt. Überall versteckte er dann Brot als Notproviant unter den Persennings der Holzdecksladung.



Nur den Chief Mate mochte er nicht leiden. Aber in dieser Hinsicht war er nicht der Einzige an Bord. Jener hatte es nicht so mit der Tierliebe und der zur Besatzung. Immer wenn sich der I. NO an Deck bewegte, um die Laschings zu kontrollieren, dauerte es nur kurze Zeit und Kolka bekam seinen Auftritt. Im Sturzflug ging er dann von hinten auf seinen Peiniger los, was stets von den Männern auf der Brücke unter großem Gejohle Zustimmung fand.

Auch unser Funker bekam so seine Probleme mit dem Vogel. Einmal war er gerade dabei die Schiffspresse aufzunehmen, als sich Kolka auf den Schlitten seiner Schreibmaschine setzte und immer schön von rechts nach links mitfuhr. Der Puster versuchte mit einer Hand das Tier zu verscheuchen, während die andere das Tempo der niederschreibenden Morsezeichen halten wollte, was natürlich nicht gelang. Ärgerlich fuchtelte er nun vor dem Schnabel des Federviehs herum. Die Reaktion ließ nicht lange auf sich warten. Ratsch – zog Kolka das Farbband heraus und unser Funker wiederholte Stunden später fluchend die verantwortungsvolle Aufgabe, die Besatzung des Schiffes über die glorreichen Taten unserer Werk tätigen zu Hause und über die aktuellen Ereignisse im Rest der Welt zu informieren.

Irgendwann war dann aus dem Wachempfänger auf der Brücke, UKW Kanal 16, ein Russe zu hören. Sofort lauschte unser Flieger. Einige Zeit später kam uns dann tatsächlich ein „Werkzeugdampfer“ (Ihr wisst schon, die mit Hammer und Sichel in der Schornsteinmarke) entgegen. Kolka hob ab und stieg über, um zurück in die Heimat zu fahren.

Jahre später, ich fuhr inzwischen im Flottenbereich Asien/Amerika, waren wir mit der RUHLAND unterwegs nach Japan. Kurz nach Bab el Mandeb, dem Tor der Tränen am Ausgang des Roten Meeres, sahen wir einen Greifvogel im Mast, der sich später ermatet auf den Abwurfkasten des Rettungsringes in der Steuerbordnock setzte. Wie begegnet man solch einem Tier? Wir sahen uns etwas ratlos an. Dann holte ich mir Festmacher und Schutzbrille und staunte, wie sich der Vogel bereitwillig „festnehmen“ ließ. Ab ging es mit ihm in einen freistehenden Raum. Mit etwas Wasser und einem an Deck aufgesammelten toten Sperling erholte sich dieser imposante Jäger schnell. Zwischendurch nahmen wir über Funk



Kontakt zum Schweriner Zoo auf, der uns Tipps zur Ernährung gab und bestätigte, dass es sich bei unserem Gast um einen jungen Baumfalken handelte. Falko, so unsere Namensgebung, wurde schnell zum Liebling auf dem Schiff. Da es Winter war, machte es Sinn, ihn etwas länger an Bord verweilen zu lassen. So wurden bald auf den Gängen und in der Mannschaftsmesse seine Flugkünste, die er von Hand zu Hand vollführte, bestaunt. Jeder Ölscheich wäre neidisch auf uns gewesen.

Falko bekam regelmäßig ein rohes Ei und etwas Fleisch, ließ sich streicheln und zeigte überhaupt keine Scheu. Es war schon ein bewegender Augenblick, als ich ihn dann nach über 40 Tagen in Larnaca (Zypern) entließ und er sich in die Höhe schraubte, um in die Berge zu fliegen. Nun erinnerte nur noch eine Wandzeitung mit vielen Fotos an ihn. Kurz vor dem Einlaufen Rostock wurde noch schnell die Überschrift der Wandzeitung durch drei entscheidende Buchstaben ergänzt: „WIR SIND GUT ZU DEN VÖGELN“. Schließlich kamen bald die Muttis mit ihren Kindern an Bord.



Nach dem Ende meiner Seefahrtszeit kam es vor, dass ich, wie immer zufällig, mal eine junge Silbermöwe, mal einen Eichelhäher aufpäppelte. Und während ich dies hier aufs Papier bringe, quatschen mir laufend unsere beiden Papageien dazwischen.

## **Eine Spurensuche**

### **Geschichte der Schiffe der Deutschen Seereederei nach deren Privatisierung**

Über die Geschichte der Deutschen Seereederei Rostock (DSR) unter Berücksichtigung ihrer Schiffe gibt es bereits eine Vielzahl von Veröffentlichungen. Verwiesen sei an dieser Stelle beispielhaft und ohne Anspruch auf Vollständigkeit sowie ohne Wertung auf die folgenden Bücher:

- Eilhart Buttkus / Gert Uwe Detlefsen / Wolfgang Kramer „Deutsche Reedereien“ Band 23 „VEB Deutsche Seereederei Rostock“, Verlag Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg, 2005
- Brigitte Götz / Harry Wenzel „DSR – Deutsche Seereederei Rostock“, 2. Auflage, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg, 2004
- Eilhart Buttkus „Deutsche Seereederei – Schifffahrt unter Hammer und Zirkel“, Verlag Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg, 1. Auflage April 1992
- Eilhart Buttkus „Deutsche Seereederei – Von der Staatsflotte zur privaten Holding“, Verlag Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg, 2. Auflage Mai 1996
- Gert Uwe Detlefsen „Schifffahrt im Bild – Schiffe der DSR“, Verlag H. M. Hauschild GmbH, Bremen, 2005
- Otto Bönisch / Harry Wenzel / Joachim Stübner „DSR-Lines – Die Deutsche Seereederei Rostock“, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg, 1996

Daher sollen an dieser Stelle nur die wichtigsten Eckdaten genannt werden:

- Die DSR wurde am 1. Juli 1952 gegründet und firmierte bis zum 17. Juni 1990 als „Volkseigener Betrieb“ (VEB).
- Am 18. Juni 1990 erfolgte die Umwandlung in eine „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ (GmbH).
- Nach der Entscheidung der Treuhandanstalt vom 28. Mai 1993 ging das Unternehmen im Rahmen der Privatisierung in das Eigentum der beiden Hamburger Kaufleute Rahe und Schues über. Der Kaufvertrag hierüber wurde am 3. Juni 1993 in der Schweiz unterzeichnet und trat am 8. Oktober 1993 rückwirkend zum 1. Januar 1993 in Kraft.
- Ab 1. Januar 1994 erfolgte die Bereederung der bei DSR verbliebenen Schiffe (mit dem ehemaligen Passagierschiff ARKONA als einziger Ausnahme, das direkt durch die Deutsche Seereederei Touristik GmbH bereedert wurde) durch die Reederei F. Laeisz GmbH. Damit war die vollständige Privatisierung unter dem Gesichtspunkt Schiffe zu diesem Termin abgeschlossen.
- Am 26. Februar 1999 erfolgte die Auflösung des DSR-Konzerns/der DSR-Holding. Das Ende der originären DSR kann man daher mit diesem Datum gleichsetzen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1994 wurde der vorhandene Schiffsbestand der DSR auf verschiedene, unter dem Dach der DSR-Holding selbstständige Tochterfirmen aufgegliedert, sodass man das Ende von „DSR-Lines“ als Universalreederei auf den 31.12.1993 datieren kann.

Die Tochterfirmen hießen:

- DSR-Senator Lines Holding GmbH
- Euroseabridge GmbH – Deutsche Seereederei Touristik GmbH  
(u. a. zur Bereederung der ehemaligen ARKONA)
- Reederei F. Laeisz GmbH



Das „Rückgrat“ jeder Reederei bilden ihre Schiffe. Hierbei machte auch die DSR keine Ausnahme. Neben der Darstellung der Geschichte der DSR wurde besonders im o. a. an erster Stelle genannten Band 23 über die DSR aus der Buchreihe zu den deutschen Reedereien großer Wert auf die Darstellung der „Lebensläufe“ der Schiffe gelegt. Der Redaktionsschluss für dieses Buch war der 15. Dezember 2004.

Der Schiffsbestand der DSR entwickelte sich nach 1989 wie folgt:

- Januar 1990: 163 Schiffe
- 3. Oktober 1990: 158 Schiffe
- März 1991: 134 Schiffe
- Januar 1992: 100 Schiffe
- beim Verkauf an Rahe & Schues: 63 Schiffe

Da der Redaktionsschluss des genannten Bandes 23 (DSR) der 15. Dezember 2004 war, fehlen gegenwärtig aktuellere Informationen über den Verbleib aller Schiffe, die jemals unter der Flagge der (ursprünglichen) DSR gelaufen sind. Neben dem genannten Band 23 gab es weitere vereinzelte Veröffentlichungen, die sich mit der Historie ehemaliger DSR-Schiffe beschäftigten. Beispielfhaft seien an dieser Stelle genannt:

- Hans-Hermann Diestel „Die interessanten Wege früherer DSR-Schiffe“, Köhlers Flottenkalender 2001, S. 217–223
- Wolfgang Kramer „Deutsche Seereederei Rostock im Jahre 1993“, „Schiffahrt International“ 1/1994, S. 11–15

Ziel der Recherchen ist es, die Historien ehemaliger DSR-Schiffe auch nach dem 15. Dezember 2004, dem Redaktionsschluss des genannten Bandes 23, bis zu deren tatsächlichem Ende weiter zu verfolgen sowie möglichst viele Bilder aller ehemaligen DSR-Schiffe sowohl unter ihren Namen vor Ankauf durch DSR (bei Alttonnageschiffen) als auch unter ihren Namen nach dem Verkauf durch DSR zu suchen. Es wird damit versucht, bezüglich der im Band 23 bis zum 15. Dezember 2004 dokumentierten Schiffshistorien ehemaliger DSR-Schiffe nahtlos anzuknüpfen.

Hierbei werden als DSR-Schiffe alle Schiffe betrachtet, die bis 31. Dezember 1993 jemals in Eigentümerschaft durch DSR betrieben wurden. Auch auf die Gefahr hin, dass kurzzeitige Namens-, Flaggen- und Eignerwechsel auf Grund der nur periodischen Erscheinungsweise nicht immer ihren entsprechenden Niederschlag finden konnten, dienen hierbei als maßgebliche Informationsquellen zur Darstellung der „Schiffslebensläufe“ die jährlichen Ausgaben von „Lloyd's Register of Ships“ (LR). Daneben werden natürlich alle anderen verfügbaren Quellen herangezogen, doch sollte deren Glaubwürdigkeit möglichst mit den Informationen von LR abgeglichen werden.

Im Sinne der Vollständigkeit werden noch die beiden Schiffe VILM (IMO-Nr. 9056064) und FISCHLAND (IMO-Nr. 9056076) als ehemalige DSR-Schiffe betrachtet, da sie noch von der DSR bestellt worden waren. Deren Ablieferung erfolgte jedoch erst nach dem 1. Januar 1994, sodass beide Schiffe gleich direkt an die Reederei F. Laeisz GmbH übertragen wurden. Die VILM ist nach Aussage von Herrn Gerhard Fiebiger, der bei der Übergabe beider Schiffe in Constanta zugegen war, noch formal unter DSR-Flagge in Dienst gestellt worden, wogegen die FISCHLAND gleich unter die Flagge der Reederei Laeisz kam.

Viele werden glauben, dass sich die Geschichte der ehemaligen DSR-Schiffe so viele Jahre nach der Privatisierung 1993/1994 inzwischen erledigt haben sollte, doch dem ist nicht so.

Es werden im Gegenteil, man glaubt es kaum, noch eine Vielzahl ehemaliger DSR-Schiffe betrieben. Wenn man möchte, kann man hier noch zwischen jenen Schiffen unterscheiden, die tatsächlich entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung (in der Regel zum Ladungstransport) eingesetzt werden und jenen, die zwar noch existent sind, aber nicht mehr gemäß ihrem ursprünglichen Zweck eingesetzt werden. Zu letzter Gruppe möchte der Verfasser die folgenden Schiffe zählen:

- Das ehemalige DSR-Schiff CONDOR (IMO-Nr. 5402708) wurde am 9. November 1986 durch DSR außer Dienst gestellt und danach zum stationären Jugend-, Freizeit- und Ausbildungsschiff IMMER BEREIT umgebaut. Heute wird es als LIKEDEELER durch den Verein Likedeeler e.V. in Rostock unverändert als stationäres Jugend-, Freizeit- und Ausbildungsschiff genutzt.
- Das ehemalige DSR-Schiff DRESDEN ist seit dem 13. Juni 1970 als Traditionsschiff in Rostock-Schmarl veräußert.
- Das ehemalige DSR-Schiff SCHOLLE (IMO-Nr. 7943641) wurde 1991 durch DSR verkauft und wird gegenwärtig als Wohnschiff in Kopenhagen genutzt.
- Das ehemalige DSR-Schiff ZÜSSOW (IMO-Nr. 7119252) wurde 1987 durch DSR an den VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock verkauft und anschließend in ein Tankreinigungsschiff umgebaut. Nach letzten Informationen wurde das Schiff 2003 nach Russland verkauft und wird seitdem in St. Petersburg unter dem Namen KRISTALL als Bunkerschiff eingesetzt. Dabei wurde es (und das macht die Besonderheit aus) von einem Seeschiff zu einem Binnenschiff und ist seit dem 15. Mai 2003 im russischen Binnenschiffsregister eingetragen (Register-Nr. 229890).

Im Band XIV der BORDGESCHICHTEN hatte sich bereits Wolfgang Jacob des Verbleibs der ehemaligen DSR-Schiffe angenommen.

Nach eigenen Recherchen auf der neuseeländischen Internetseite [miramarshipindex.org.nz](http://miramarshipindex.org.nz), der im Auftrag von Lloyd's Register durch die Firma IHS betriebenen Internetseite sowie der von in Kooperation zwischen IMO und EU durch Frankreich betriebenen Internetseite [equasis.org](http://equasis.org) kann den meisten Aussagen von Wolfgang Jacob zugestimmt werden. Allerdings gibt es auch Diskrepanzen mit den eigenen Nachforschungen. Diese werden sich mit Sicherheit auch in Zukunft nie vermeiden lassen, da die Datenlage einfach zu kompliziert ist. Dennoch sollen hiermit die eigenen Ergebnisse dargestellt werden, die sicher auch Anlass und Grund zu Kritik bieten und zu gegenteiligen Meinungen führen könnten. Vielleicht hilft ein solcher sich wiederholender Prozess jedoch zur Aufklärung der einen oder anderen Unsicherheit bei der Historie der ehemaligen DSR-Schiffe. Es wird weder eine Garantie auf die dargestellten Ergebnisse gegeben noch wird Fehlerfreiheit reklamiert. Es soll lediglich das Interesse an der Geschichte der ehemaligen DSR-Schiffe wach gehalten sowie angeregt werden, alle Informationsquellen zu nutzen, um verlässliche Informationen zu erhalten.

Nach eigenen Ermittlungen sieht es bezüglich noch existierender ehemaliger DSR-Schiffe (sofern noch nicht bereits im obigen Text angeführt) wie folgt aus, wobei speziell die Angaben zu den Eignern und den Flaggen nicht in jedem Fall gesichert sind:



**Schiffe, die sich noch in Fahrt befinden**  
**(Frachtschiffe und Serviceschiffe, aufsteigend nach IMO-Nummern sortiert):**

| ehemaliger DSR-Schiffsname | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffsname | letzter bekannter Eigner                   | letzte bekannte Flagge |
|----------------------------|---------|-------------------------------|--------------------------------------------|------------------------|
| Aldebaran                  | 5009518 | Pearl                         | K.C.P. Kumar, K.H. Bengali & A.D. Sathiana | Panama                 |



ATHOS II – ehemalg ALDEBARAN

|                    |         |              |                                |                    |
|--------------------|---------|--------------|--------------------------------|--------------------|
| Atair              | 5028071 | Rose M       | Bright Star Navigation SA      | Sierra Leone       |
| Deneb              | 5088590 | Coral Yellow | Lubmain International SA       | Panama             |
| Prerow             | 5283695 | Mamita       | Onguard Enterprises Ltd.       | Palau              |
| Völkerfreundschaft | 5383304 | Astoria      | Islands Cruises Transportes    | Madeira / Portugal |
| Zinnowitz          | 5414464 | Hong Shulin  | Qingdao Pacific Oceaneering HK | Panama             |



LA PAZ – ehemalg ZINNOWITZ (Oktober 1986)

| ehemaliger DSR-Schiffsname | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffsname | letzter bekannter Eigner     | letzte bekannte Flagge       |
|----------------------------|---------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Granitz                    | 6522933 | Awad I                        | Gaby AM                      | Libanon                      |
| Baabe                      | 6525832 | Versions                      | Doodnauth Rasiawan           | St. Vincent & The Grenadines |
| Ralswiek                   | 6600163 | Lowi                          | Transport del Sur SA         | Panama                       |
| Thiessow                   | 6601052 | Yassemin                      | Biscay Navigation            | Zypern                       |
| Sagard                     | 6601612 | Katya II                      | Ramadam Navigation           | Sao Tome & Principe          |
| Lietzow                    | 6607109 | Madad                         | Free Bird Navigation         | Tonga                        |
| Trinwillershagen           | 7023831 | Anina                         | Frank's Shipping Agency Ltd. | St. Vincent & The Grenadines |
| Neubukow                   | 7042277 | Aman                          | Amanellahi Trading Co.       | Panama                       |
| Marlow                     | 7042289 | Northern Express              | Endeavour Shipping Pty. Ltd. | Australien                   |
| Satow                      | 7102223 | Golden 1                      | Golden West Investments      | Panama                       |
| Semlow                     | 7102235 | Semlow                        | Dommel Maritime Corp.        | Tansania                     |
| Miltzow                    | 7102273 | Miltzow                       | Astro Frontiero Naviera SA   | St. Vincent & The Grenadines |
| Zurow                      | 7111690 | Matalobos                     | Subare JSC                   | St. Kitts & Nevis            |



SALAMANDER – ehemalig ZUROW (Juli 1990)

|          |         |        |                             |          |
|----------|---------|--------|-----------------------------|----------|
| Torgelow | 7119264 | Fatima | World Peace Navigation Inc. | Tansania |
|----------|---------|--------|-----------------------------|----------|

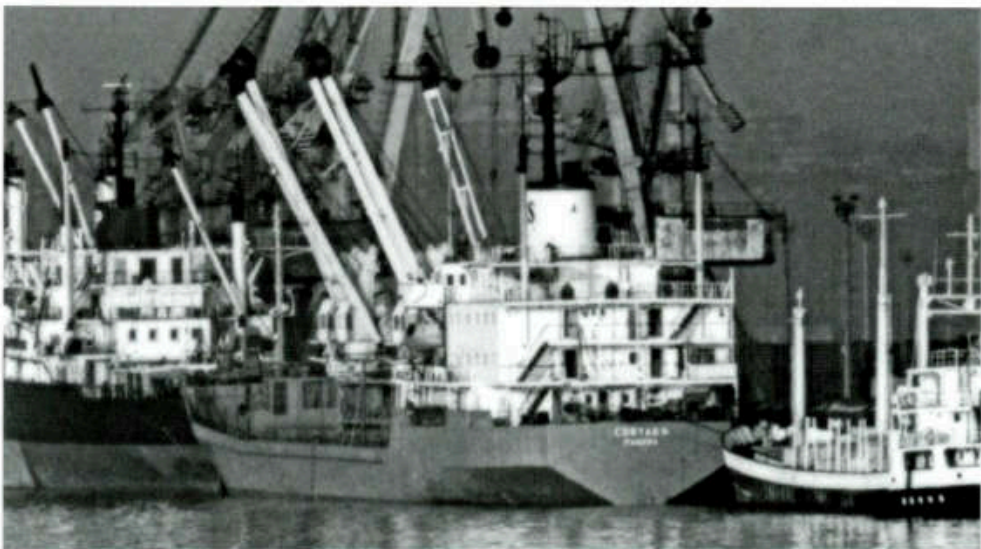


| ehemaliger DSR-Schiffsname | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffsname | letzter bekannter Eigner | letzte bekannte Flagge |
|----------------------------|---------|-------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Mirow                      | 7129726 | Jarallah                      | Aljaabri SS              | Moldawien              |



SAAD-N – ehemalig MIROW (Juni 1994)

|                |         |                |                             |               |
|----------------|---------|----------------|-----------------------------|---------------|
| Beerberg       | 7203912 | Dorat Jeddah   | Baaboud FAM                 | Saudi Arabien |
| Kröpelin       | 7221275 | Star Aruba     | Star Bonaire BV             | Niederlande   |
| Radeberg       | 7229552 | Ayatt          | Romalex Marine SAE          | Tansania      |
| Heinrich Heine | 7383140 | Nafplio        | Transmarine Development SA  | Panama        |
| Schwedt        | 7383401 | Armada Perkasa | Armada Floating Gas Storage | Panama        |
| Wels           | 7403081 | Pollux A.      | Blue Water Maritime SA      | Panama        |
| Blankensee     | 7803827 | Jin Ji Shan    | Fujian Shipping Co.         | China         |



COSTAS S. – ehemalig BLANKENSEE (März 1994)

| ehemaliger DSR-Schiffsname | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffsname | letzter bekannter Eigner       | letzte bekannte Flagge |
|----------------------------|---------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Buna 2                     | 7804936 | Luga                          | Naftakom LLC                   | Russland               |
| Schkopau                   | 7804948 | Ecomar                        | ECO Phoenix Holding Plc.       | Russland               |
| Stint                      | 7904607 | Beilul                        | Eritrean Shipping Lines        | Eritrea                |
| Schwielowsee               | 7932680 | Chang Wang                    | Shanghai CSC Lines Co. Ltd.    | China                  |
| Dorsch                     | 7943627 | Dorsch                        | Stokland G.                    | Norwegen               |
| Arkona                     | 8000214 | Saga Pearl II                 | Saga Cruises Ltd.              | Malta                  |
| Gleichberg                 | 8200278 | Ile de Re                     | Pelayarana Lintas Optik PT     | Indonesien             |
| Mukran                     | 8311883 | Petersburg                    | Black Sea Ferry & Investments  | Russland               |
| Greifswald                 | 8311912 | Greifswald                    | Regine Management SA           | Panama                 |
| Haveland                   | 8520381 | Jin Fu Yuan                   | Shenghao Marine Hong Kong Ltd. | Moldawien              |
| Wels                       | 8730546 | Viking Madsalex               | Dykkerselskabet Viking         | Dänemark               |
| DSR Pacific                | 9008562 | Da Xin Hua Huang Pu           | Grand China Shipping Yantai Co | China                  |
| DSR Asia                   | 9008574 | MSC Tasmania                  | Tasmania Naviera Co. SA        | Panama                 |



CHOYANG ELITE – ehemalig DSR-ASIA (April 1996)

|             |         |                 |                                 |                   |
|-------------|---------|-----------------|---------------------------------|-------------------|
| DSR America | 9008603 | MSC America     | America Naviera Co. SA          | Panama            |
| Rügen       | 9056026 | Wilson Gdansk   | Wilson Shipowning AS            | Barbados          |
| Hiddensee   | 9056038 | Wilson Gijon    | Wilson Shipowning AS            | Barbados          |
| Poel        | 9056040 | Wilson Grimbsby | Wilson Shipowning AS            | Barbados          |
| Usedom      | 9056052 | Posen           | Posen River Liner GmbH & Co. KG | Antigua & Barbuda |
| Vilm        | 9056064 | Wilson Gdynia   | Wilson Shipowning AS            | Barbados          |
| Fischland   | 9056076 | Michael A.      | Michael A. Shipping Ltd.        | Antigua & Barbuda |
| Kirr        | –       | Kirr            | (Fähre in Muggenburg / Darss)   | Deutschland       |

#### Anmerkungen zu:

- TRINWILLERSHAGEN – Aufgelegt in St. George's, Grenada (seit 2012?)
- DSR-PACIFIC – Es gibt eine nicht bestätigte Information im Internet, wonach das Schiff am 26. Juni 2012 einen Totalverlust erlitten haben soll, was jedoch eher unwahrscheinlich erscheint.
- KIRR – Motorbarkasse MBK 13, Baujahr 1980



## Schiffe, deren Noch-Existenz fraglich ist

(Frachtschiffe und Serviceschiffe, aufsteigend nach IMO-Nummern sortiert):

| ehemaliger DSR-Schiffs-name | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffs-name | letzter bekannter Eigner | letzte bekannte Flagge | Bemerkungen                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------|---------|--------------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Barhöft                     | 5036858 | Agios Dionisios                | Arvi Shipping Co. SRL    | Honduras               | 26.05.2010 gestrichen                                                                                                                                                                                  |
| Riems                       | 5161811 | Watering Bay                   | Naviera Watering Bay     | Äquatorial Guinea      | 12.01.2012 gestrichen. Das Wrack der „Watering Bay“ wird seit dem Jahreswechsel 2017/2018 von der Firma sevenlimited, Longden Street, Arima, Trinidad und Tobago zur Verwertung auf Alibaba angeboten. |



NAVIGO - ehemalg RIEMS (September 1989)

|           |         |              |                                        |                              |                                                                           |
|-----------|---------|--------------|----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Poel      | 5280198 | Hong Shu Lin | Maritime College I                     | Panama                       | 05.08.2010 gestrichen                                                     |
| Putbus    | 5287550 | Putbus       | Kentavros Naviera                      | Honduras                     | 26.08.2010 gestrichen                                                     |
| Sirrah    | 5330278 | Al-Aabed     | Osman MA                               | Syrien                       | 09.01.2012 gestrichen                                                     |
| Rosenort  | 5408300 | Kaiheng      | Kaiheng Shipping                       | St. Vincent & The Grenadines | 25.08.2011 gestrichen                                                     |
| Barth     | 6522854 | Benilove     | Desinord Roosevelt & Charles Dieudonne | Sao Tome & Principe          | 23.09.2011 gestrichen                                                     |
| Wolgast   | 6524632 | Ricky II     | International Brokers & Shippers Corp. | Panama                       | 1997 in Puerto Cabello, Venezuela, arretiert, 23.08.2012 ausgeschlachtet. |
| Dierhagen | 7023843 | Nazaré       | Prevail Investments                    | Panama                       | 10.08.2010 gestrichen                                                     |

| ehemaliger DSR-Schiffs-name | IMO-Nr. | letzter bekannter Schiffs-name | letzter bekannter Eigner    | letzte bekannte Flagge       | Bemerkungen                                                                                               |
|-----------------------------|---------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Warin                       | 7129738 | Hai Yu                         | Brugse Scheeps-sloperij NV  | China                        | 14.06.2012 gestrichen                                                                                     |
| Bansin                      | 7211282 | Yue Xiu Shan                   | Yue Xiu Shan Shipping Corp. | Honduras                     | 12.03.2012 gestrichen                                                                                     |
| Tessin                      | 7221419 | Yue Yang                       | Yue Yang Shipping Corp.     | Honduras                     | 12.03.2012 gestrichen                                                                                     |
| Rechlin                     | 7229667 | Shyamlee                       | PoojaShipping& Trading      | Niederlande                  | 25.02.2013 gestrichen                                                                                     |
| Eichwalde                   | 7608540 | Weihang 8                      | WeihangShipping Co. Ltd.    | St. Vincent & The Grenadines | 23.05.2012 gestrichen. Gemäß Equasis im Service bis 20.11.2006.                                           |
| Sangerhausen                | 7627778 | Agus                           | –                           | Malaysia                     | Am 07.07.2000 in Saigon, Vietnam, арrestiert, danach keine weiteren Informationen, 29.09.2011 gestrichen. |



KEKAL SATU – ehemalig SANGERHAUSEN (1997)

|                             |         |        |                              |             |                                                     |
|-----------------------------|---------|--------|------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------|
| Berlin – Hauptstadt der DDR | 8030996 | Smyrna | Mira Transport & Shipping NV | Niederlande | Keine Meldung seit ca. 2007, 05.10.2011 gestrichen. |
|-----------------------------|---------|--------|------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------|

Es könnten also noch viele Jahre vergehen, bevor das letzte ehemalige DSR-Schiff sein „Lebensende“ erreicht haben wird, entweder auf dem Grund des Meeres oder auf einer Abwrackwerft. Somit wird man erst dann das Kapitel DSR aus Sicht seiner ehemaligen Schiffe abschließen können.

Weiterhin gibt es noch einige Schiffe, bei denen der Verbleib generell unklar ist und bei denen neben LR (nicht nur fehlende Angaben im Register sondern auch auf Nachfrage keine Informationen bei Lloyd's selbst erhältlich) auch andere Quellen versagen. Nach aktuellem Kenntnisstand handelt es sich hierbei um folgende ehemaligen DSR-Schiffe:



- MS GREIFSWALD, IMO-Nr. 5135848, letzter bekannter Eigner: Seaways Shipping & Trading SA, Belize, in LR 2006/2007 gelöscht, möglicherweise 2005 in Indien abgewrackt?
- MS ARMOR (ehemaliges DSR-Schiff PEENEMÜNDE), IMO-Nr. 5272816, letzter Eigner: Sirius Compania Naviera Ltda., Puerto Cortez, Honduras, in LR 2002/2003 gelöscht.
- MS FREDERIQUE LEONIE (ehemaliges DSR-Schiff VILM), IMO-Nr. 5414270, letzter Eigner: Vissick Maritime Inc., Panama, in LR 1999/2000 gelöscht.
- MS TANIA DEL MAR (ehemaliges DSR-Schiff RUDOLF DIESEL), IMO-Nr. 7435888, letzter Eigner: Mediterranean Overseas Shipping Co., Belize, in LR 2005/2006 gelöscht, möglicherweise 2004 durch die Firma Victor Manuel Rendon y Jimena in Guayaquil, Ecuador abgewrackt?

Das Thema „Ehemalige DSR-Schiffe“ bleibt also nach wie vor, auch viele Jahre nach dem Ende der DSR, sehr spannend und hält vielleicht zukünftig noch einige Überraschungen bereit.

Wer dem Verfasser mit hilfreichen Informationen zur Historie ehemaliger DSR-Schiffe behilflich sein kann, möge sich bitte an den DSR-Seeleute e.V. wenden, der diese dann an den Verfasser weiterleiten wird. Hierzu zählen auch Bilder von ehemaligen DSR-Schiffen – entweder unter einem ihrer Namen vor Ankauf durch DSR (falls z.B. jemand Mitglied der Übernahmebesatzung nach dem Ankauf war und ein Bild des Schiffes noch vor der Umflaggung gemacht hat) oder unter einem Namen nach dem Verkauf durch DSR (falls z.B. jemand Mitglied der Übergabebesatzung war und das Schiff nach der Umflaggung fotografiert hat). Der DSR-Seeleute e.V. vermittelt gern den entsprechenden Kontakt und vielleicht lohnt es sich nach vielen Jahren erneut einen aktuellen Beitrag zum gleichen Thema zu schreiben.

Stephan Bohnsack

### **Befreiung auf kubanisch**

Ich zog in die Welt, um wenigstens den uns möglichen Teil von ihr kennen zu lernen. Bunte Märkte und Knotenpunkte zogen mich immer an, besonders solche, wo sich viele Menschen bewegten. Es gab auf solchen Straßen und Plätzen immer etwas zu sehen und zu erleben. In karibischen Gefilden brodelten dazu noch die unterschiedlichsten Temperamente, die sich oft mit folkloristischer Musik, immer aber in lärmenden Unterhaltungen mischten.

Nun war ich wieder mal seit längerer Zeit in Havanna. In der freien Zeit fuhr ich häufig mit dem blauen Linienbus der Marke „Leyland“, von denen wir etliche aus London mitgebracht hatten, in Richtung Santa Maria. Die Bushaltestelle befand sich direkt vor der Hauptpost, ungefähr zehn Gehminuten vom Hafen entfernt.

Am weißen Sandstrand erholte ich mich unter Palmen und im türkisfarbenen 27 bis 32 Grad warmen Meerwasser. Wo sonst auf der Welt hatte man einen so prächtigen Strand fast für sich alleine? Aber ganz ehrlich, so schön wie der Strand in Santa Maria auch war, nach zwei bis drei Stunden – und auch unter den Palmen – wurde es langweilig. Es gab zwar manchmal einen erfrischenden Windstoß vom Meer, aber damals noch keinen Imbiss, keine Getränke, kein Obst, kein Eis, nicht einmal Mineralwasser. Die wenigen Strandgeschäfte habe ich immer nur geschlossen erlebt. Gleichwohl fuhr ich trotzdem immer wieder hin.

Natürlich gab es in Havanna auch Sehens- und Denkwürdigkeiten, die zum Beispiel in einem der damals acht Museen oder in den neun Kunstgalerien zu finden waren, aber daran war ich nicht sehr interessiert. Eines Tages stand ich dann doch vor einem – für die Kubaner dieser Zeit einem ganz wichtigen Museum – mitten im Herzen von Havanna. Es handelte sich um das Museo de la Revolucion – das Revolutionsmuseum, das im ehemaligen Präsidentenpalast Relikte rund um die Revolution, Dokumente, Pläne, Fotos, Waffen, Uniformen und was es noch alles aus dieser Zeit gab aufbewahrte und für die Nachwelt ausstellt.

„Eine ständige Ausstellung vermittelt einen Überblick über die Geschichte des nationalen Befreiungskampfes des kubanischen Volkes von den Unabhängigkeitskriegen gegen die Spanier in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts über die Klassenkämpfe während der Republik bis zum Sieg der kubanischen Revolution unter Führung Fidel Castros.“ So wird es im Reiseführer von Havanna beschrieben. Touristen und Schulklassen wurden hierher geführt.

Ich kämpfte also gegen meinen inneren Schweinehund, gewann schließlich die Oberhand und schloss mich einer geführten deutschen Touristengruppe an.

Das Museum befindet sich auch heute in einem eleganten Palast, erbaut im karibischen Kolonialstil und von Palmen umgeben. Man bewegt sich zwischen den Ausstellungsstücken ruhig und respektvoll, laut gesprochen wird nur durch den Museumsführer. Die Besucher sollen ja etwas über die kubanische Revolution erfahren.

Die Führung erfolgte damals nur in spanischer Sprache, hörte sich auch sehr klangvoll an, wurde aber von den meisten Touristen, zum Beispiel denen aus Deutschland, nicht verstanden. Spannend war dieser Museumsbesuch trotzdem, man wusste ja worum es ging und ich wandelte auf den Spuren einer dramatischen Zeit, in der ich selbst schon auf der Erde anwesend war, wenn auch zeitgleich in Europa.

Die Spannung bestand auch noch bei der zehnten oder elften ausgestellten Pistole. Dann schlug sie jedoch plötzlich um, in innere Anspannung. Ich brauchte dringend eine Toilette. Umdrehen und im Foyer suchen ging nicht, denn wie beim ersten Versuch festgestellt, durfte sich von der Gruppe niemand entfernen, immerhin befand man sich hier in einem Waffenarsenal. Alle ausgestellten Waffen sollten angeblich sogar noch immer gut funktionieren. Überwachungsanlagen wie heutzutage gab es noch nicht. Sie wären für Kuba wahrscheinlich auch viel zu teuer gewesen.

Man sicherte das Museum auf kubanische Art – durch Verschließen des Museumseinganges bei Führungen. Jede Gruppe wurde freundlich, aber doch irgendwie argwöhnisch überwacht. Besucher durften sich nur in eine Richtung bewegen, immer nur vorwärts. Um das zu kontrollieren patrouillierte gleich hinter unserer Gruppe rückwärtiges Personal, welches die Marmorplatten auf dem Boden unauffällig wischte und reinigte, obwohl eigentlich alles picksauber schien. Mit Entsetzen und inzwischen mit gewaltigem Innendruck musste ich erkennen: Zurück zum Foyer geht nicht, ist hier nicht erlaubt.

Die Frauen zeigten bei jedem meiner Versuche mich zurückzuwenden, sofort in die andere Richtung, vorwärts, selbstredend immer begleitet von einer aufgeregten Lärmkulisse. Dabei sollte nach Vorgabe des Touristenführers gerade an diesem Ort Ruhe, in Gedenken an die vielen Opfer, bewahrt werden. Ich versuchte meinen inneren Druck zu beherrschen und betrachtete in scheinbarer Gelassenheit die ausgestellten Waffen. Meine Gruppe war inzwischen weit voraus, aber das rückwärtige Kommando stand lauernd in meiner Nähe. „Der scheint verdächtig – warum geht er nicht weiter?“, mochten sie gedacht haben.

Durch Stillstehen bemühte ich mich krampfhaft, den inneren Kampf meines Verdauungssystems etwas zu beruhigen. Jetzt spürte ich aber bereits Bewegungen im unteren Darmbereich, wahrscheinlich ähnlich wie bei einem Vulkan, unmittelbar vor einem Ausbruch. Soweit konnte ich es aber nicht kommen lassen. Wie sollte ich mich denn mit „Lava“ in der



Hose in den Straßen Havannas bewegen? Schweiß perlte inzwischen auf meiner Stirn. Ich suchte wie ein Irrer mit den Augen nach einer WC-Tür und fragte mit Händen und Füßen nach einer Toilette, immer im festen Glauben, der Begriff Toilette wäre ein internationaler. Aber weit gefehlt, im Revolutionsmuseum von Havanna gab es offensichtlich doch noch einen anderen Begriff dafür.

Die Damen des Museums verstanden mich auch jetzt nicht und bedeuteten mir schon recht energisch weiterzugehen. Aber genau das hätte in jeder Sekunde zu einem unangenehmen Ereignis führen, sozusagen eine Lawine auslösen können. Ich konnte mir schon die Schlagzeilen in der Presse ausmalen; „Deutscher verunglimpft kubanisches Revolutionsmuseum“, oder „Ausländer legt Haufen ins Museum“. In höchster Not versuchte ich jetzt mit deftigeren Gesten und Grimassen auf meine Situation aufmerksam zu machen. Das rückwärtig folgende Besengeschwader stand wundernd um mich herum, als würde ich gerade einen Wudu-Zauber praktizieren und das ausgerechnet im Revolutionsmuseum des sozialistischen Kuba.

Keiner verstand mich, obwohl man das Geschäft auf Kuba genauso macht wie in Europa. Vielleicht kamen die Museumsdamen aus einem noch nicht erschlossenen, ländlichen Vorort Havannas? Dann wäre das allerdings die Erklärung gewesen. Ich schwitze immer stärker. Es waren inzwischen schon wieder wertvolle Minuten vergangen.

Den Innendruck spürte ich unaufhaltsam wachsen, sogar brodeln, vermeinte sogar ihn manchmal hören zu können. „Wie lange kann ich noch aushalten?“ Eine der Fragen, die mir durch meinen inzwischen grün und blau angelaufenen Kopf gingen. Gleich würde etwas Schlimmes passieren, wenn ...

In meiner großen Not begann ich jetzt mit Händen und Armen zu zeigen, wobei ich instinktiv meine theatralischen Gesten mit dem einfachen, wohl aber internationalen Text „Kack, kack“ begleitete.

Jetzt spürte ich, meine Gestik war verstanden worden und hatte endlich gewirkt. Wenigstens bei einer der Museumsdamen. Sie war wohl die intelligenteste unter den Anwesenden, denn sie hatte mich verstanden. Ich solle ihr folgen. Vor einer Tür musste ich wieder warten, bis sie irgendwoher den passenden Schlüssel holte.

Endlich! Die Symbolik des Geschehens an diesem Ort war überwältigend. Ich befand mich im Revolutionsmuseum und spürte jetzt die Befreiung. So müssen sich nach der Revolution auch die Kubaner gefühlt haben. Ein Museumsbesuch mit Emotionen die außer mir eigentlich keiner der anderen Besucher haben konnte. Die haben dafür mehr von der Ausstellung gesehen.

Die darauffolgende zweite Minute war dann aber etwas ernüchternder. Ich befand mich zwischen Besen, Schrubbern, Eimern und Reinigungsmitteln. Das war für mich kein Problem. Zum Problem wurde die Sache erst, als ich feststellte, dass es in diesem Raum kein Toilettenpapier, nicht einmal ein Stück Zeitungs- oder Wickelpapier gab. Als Europäer war ich jedoch glücklicherweise gewohnt immer Taschentücher in der Tasche zu tragen – auch jetzt. Ich musste sie opfern. Sie wurden meine Rettung.

Mein Besuch im Revolutionsmuseum von Havanna hatte wohl einen tieferen Sinn als es mir bewusst war, lernte ich doch vieles über das Leben auf Kuba, das letztlich zur Revolution führte kennen und erlebte eine emotionsgeladene, echte Befreiung und Rettung, auch wenn ich aufgrund der geschilderten Umstände nicht alles sah, was dort gezeigt wurde. Vielleicht bei einem nächsten Besuch.

## Eine Nachbetrachtung zur Traditionspflege der DDR-Seeleute

„Im Zusammenhang mit den vielfältigen Bemühungen um das Verholen des Traditionsschiffes DRESDEN in den Stadthafen von Rostock habe ich mich nicht nur in der Dokumentation ‚Vergleich Maritimer Museen mit der Lage des Traditionsschiffes‘ mit dem Begriff ‚Tradition‘ auseinandergesetzt. Zum Motto für diese Überlegungen wählte ich die Worte von Günter Grass: ‚Wer seine Traditionen aufgibt, gibt sich selber auf‘. Wir, die ehemaligen Seeleute der Deutschen Seereederei, haben dieses Zitat bewusst oder unbewusst weitgehend umgesetzt. Allerdings möchte ich dazu feststellen, dass Tradition mehr als nur die Erinnerung an Äquatortaufen, Ausflüge an Land und Grillabende an Bord ist. Mit den DVD's ‚60 Jahre DSR‘ und ‚Typ IV Die Legendären DSR Frachter‘ sowie der Broschüre ‚Die DSR im Kalten Krieg‘ hat der Verein Seeleute Rostock e.V. dazu einen bemerkenswerten Beitrag geleistet. Auch die BORDGESCHICHTEN, herausgegeben vom Verein DSR-Seeleute e.V., unterstützen diese Zielstellung. Solange wir es noch können, sollten wir diesen Weg weiterhin zielstrebig verfolgen.

Von Anfang an hatte ich die Bewahrung und Stärkung unserer Tradition im Auge, als ich die ‚Bibliothek der DDR-Seeleute‘ mit den Werken von Seeleuten und über sie gegründet habe. Meine Zielstellung war nicht in erster Linie, die vor allem von den Autoren und unseren Vereinen (DSR-Seeleute e.V. und Seeleute Rostock e.V.) zur Verfügung gestellten Bücher zum Lesen anzubieten. Sie sollen gesammelt und für die nachfolgenden Generationen bewahrt werden. Damit wird es unseren Enkelkindern ermöglicht, sich einmal über unsere außergewöhnliche Seefahrt zu informieren, denn eine solche hat es weder vorher gegeben noch wird es sie jemals wieder geben. Die ‚Bibliothek der DDR-Seeleute‘ hat ihren Platz im DSR-Archiv gefunden, das sich im Besitz des Fördervereins Tradition Ostseeschifffahrt e.V. befindet und unverändert in Rostock-Langenort am Kapitänsring seinen Sitz hat.

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung meines Vortrages zu den maritimen Museen vor der Projektgruppe ‚Traditionsschiff‘, die vom Maritimen Rat und der Bürgerschaft der Stadt Rostock gebildet worden war, sagte Professor Breitzmann: ‚In fünfzig Jahren werden sich die Historiker für diese Zeit interessieren.‘ Damit wird er wohl Recht behalten. Deshalb sollten wir die Leistungen der Seeleute der Handelsmarine und Fischerei, der Werft- und Hafenarbeiter, der Wissenschaftler an der Seefahrtsschule durch unsere Publikationen stärker in den Fokus unserer Bemühungen rücken.

Dieser Aspekt einer historischen Rückschau ist leider in der Auseinandersetzung um den Liegeplatz der DRESDEN zu kurz gekommen. Keine Rolle hat auch gespielt, dass die Zeit zwischen 1949 und 1990 die erfolgreichsten Jahre in der maritimen Geschichte des 800-jährigen Rostocks waren. Selbst in seiner besten Zeit während der Zugehörigkeit zur Hanse war Rostock nicht ein derartiges Schwergewicht im europäischen Seewesen wie in den Jahren der DDR. Diese Einschätzung kann völlig unabhängig von der politischen Wertung dieses Staates getroffen werden.

Solange wir es vermögen, sollten wir mit unseren Bemühungen diese Erfolge würdigen, denn es war unsere Arbeit und damit unser Leben.“

Diesen Worten aus der Feder von Kapitän Hans-Hermann Diestel ist nichts hinzuzufügen. In den zwanzig Jahren seiner Existenz ist der DSR-Seeleute e.V. dieser Linie strikt gefolgt. Dazu bedarf es auch zukünftig nicht des Engagement einiger weniger, sondern vieler, nicht zuletzt des persönlichen Einsatzes der Autoren der BORDGESCHICHTEN. Schon im Nachwort des ersten Bandes hieß es: „Mit den BORDGESCHICHTEN soll an die Fahrenszeit von über 30.000 ehemaligen Seeleuten erinnert werden, die in den Jahren 1950 bis 1993 auf über 340 in Dienst gestellten Schiffen unter DSU-, DSR- und Deutfracht-Flagge bzw.



der blau-rot-blauen Schornsteinmarke über die Weltmeere führen. Es ist die durchlebte Geschichte von Menschen, welche teilweise über Jahre bzw. Jahrzehnte mit Leib und Seele im Dienste der Seefahrt tätig waren. Von ihnen wurde Außergewöhnliches, aber zum Teil auch Unverständliches abverlangt." Seither schildert diese Reihe die Seefahrt in all ihren Facetten.

Bleiben wir gemeinsam dran!

Die Redaktion



## Abbildungsnachweis

**Umschlaglayout:** Lothar Vogel

### **Titelbild:**

Bootsausflug in der Bucht von Paranaguá/Brasilien

Foto: Friedrich Seibicke

### **Rücktitel:**

l.o. MS RONNEBURG, Bootsausflug Banjuwangi/Bali-Straße, Foto: Friedrich Seibicke

r.o. MS RONNEBURG, Exkursion in die Baía de Paranaguá, Foto: Friedrich Seibicke

l.u. MS DARSS, Rettungsbootsmanöver, Foto: Sammlung Archiv DSR-Seeleuterverein

r.u. Das Rettungsboot von MS ERNST SCHNELLER in Kuwait, Foto: Kurt-Werner Langer

Hintergrund-Grafik: Oderhaff (aus SEEWIRTSCHAFT)

### **Zum Inhalt:**

**Fotos:** Wolfgang Beer: Seite 6, 7, 8, 9, 10(2), 11, Heinz-Jürgen Marnau: 14, 15 (2), Wolfgang Pingel: 18, 20 (2), 21, Hans-Hermann Diestel: 27, 28 (2), 29 (2), 30, Knut Freiwald: 31, Claus Richter: 38, 40, Karl Schmidt: 48, Friedrich Seibicke: 53 (16), 55, 111, 129, 135, Peter Zintl: 54, Rolf Beckert: 62, 63 (2), W. Kramer: 67, Dietmar Lenke: 83, Gerd Stranz: 92, 93 (2), 94 (2), Christian Lange: 95 (2), 96, 97 (2), Walter Hess: 121, Norbert Schmidt: 123, Walter Jangel: 124, Lothar Pantermöller: 130 (2), 131 (2), Hubert Wazlawik: 137 (2), Ellen Knaack: 143 (o.), 144, Fred Schulz: 145, 146 (2), Gerd Fiebiger: 150 (2), 151, 152 (2), 153, 154, 155

**Sammlungen:** Archiv DSR-Seeleuterverein: Seite 2, 4, Wolfgang Beer: 9 (2), Knut Freiwald: 32, 33, Lutz Ehlert: 35, Claus Richter: 37, 39, Frank Glaß: 45, 76 (2), Friedrich Seibicke: 47, 48, 56 (o.), 72, 98, 99 (o.), 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 134, 136, 143 (u.), Brigadetagebuch INSELSBERG: 56 (u.), 57, 58, 59 (5), Manfred Ehrenheim: 68, Walter Jangel: 71, 78 (u.), 127, Heinz-Jürgen Marnau: 74 (2), Bernd Beier: 78 (o.), Dietmar Lenke: 85, 86, Barbara Weyrich: 99 (u.), Kurt-Werner Langer: 101

**Mitautoren zu Textbeiträgen:** Heike Metz: Seite 72, Detlef Stolz: 73, Norbert Schmidt: 73, Jürgen Marnau: 73, Kurt-Werner Langer: 73, Kapitän H. Mund: 75, Frank Glaß: 75, Klaus Enderling: 77, Hans-Hermann Distel: 159

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

20 Jahre DSR-Seeleute e.V. Freiberg, 16 Bände BORDGESCHICHTEN. Fast erübrigt sich die in diesem Band gestellte Frage: „Wer erinnert sich noch?“ Wohl jeder, der einst, kurz oder lang, dabei gewesen ist, kann sie bejahend beantworten. Alle bisherigen Autoren dieser Periodika entschieden sich, trotz mancher Zweifel ihre Erinnerungen mit anderen zu teilen. Zweifel der Art, ob sie mit ihrer persönlichen Rückschau jeden Leser in seinem Andenken bestärken, in seiner Befindlichkeit gleichermaßen ansprechen.

Günter Grass: „Politik und Literatur lassen sich nicht trennen. Jeder Schriftsteller, ob jung oder alt, muss eigentlich bemerken, dass selbst die privateste Geschichte nicht frei ist von politischen Umständen.“ Auch die BORGESCHICHTEN können sich davon nicht lösen. Der Entzug des Seefahrtsbuches, ein Handelsschiff als Hilfskreuzer, ein Telefonat mit dem Generalsekretär, sind neben Landgangserlebnissen in Churchill, Corinto, Osaka, Veracruz und anderswo sowie Bananenfahrt, Reeperbahn, Bilgenfest, Schwangerschaft und Seemannsbart Themen dieses Bandes. Neben vielen anderen interessanten Einblicken in die Welt der Seefahrt und des Lebens der Fahrensleute. Wohl bekomm's!



**DSR-Seeleute e.V.**

Herausgeber der Buchreihe

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHE SEEFRIEDEREI