



BORD GESCHICHTEN XVII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XVII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2019



MS DARSS – grünes Wasser an Deck

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 17/2019, limitierte Auflage von 1200 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber: DSR-Seeleute e. V. Freiberg, Postfach 1244, 09582 Freiberg
 Redaktion: Friedrich Seibicke, Altenburg und Heike Metz, Dresden
 (verantwortliche Redakteure)
 Lothar Vogel, Falkenau, und Kurt-Werner Langer, Güstrow
 homepage: www.seeleute.de e-mail: bordgeschichten@seeleute.de

Gesamtgestaltung und Druck: Graphische Werkstätten Zittau GmbH

Preis: 13,00 Euro

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2018

© 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

Im Jahre 2007 lag mein letztes Praxissemester im Nautikstudium vor mir. Um mir noch Sporen vor der Patentverleihung zu verdienen, suchte ich dringend ein Schiff. Mehr durch Zufall versuchte ich mein Glück bei AIDA Cruises in Rostock. Ich wurde zum Vorstellungsgespräch eingeladen und bekam zu meiner großen Freude die Zusage, noch dazu für das neueste Schiff, AIDAdiva.

Auf der Seefahrtsschule sagte man mir: „Oh, dann bist du ja bei den Osis unterwegs“. Als gebürtiger (West-)Berliner war dies für mich ein Grund zur Freude. Ich begann, mich intensiver mit der Geschichte von AIDA Cruises zu beschäftigen und stieß dabei auf Begriffe wie DSR, größte deutsche Universalreederei, hervorragende seemännische Ausbildung usw. Was wusste ich eigentlich sonst über Ostdeutschland? Nicht viel. Ich war also mehr als gespannt, was mich erwarten würde, als ich im November 2007 an einem kühlen Morgen das Flugzeug nach Teneriffa bestieg. Am dortigen Hafen angekommen, erblickte ich AIDAdiva, die allerneueste Schönheit mit Kussmund. Was für ein Anblick!

Der erste wohlthuende Unterschied zu den Schiffen, die ich bisher erlebt hatte, waren der DEUTSCHE Bootsmann sowie ein ebenso DEUTSCHER Ausbildungsbootsmann, der für die Lehrlinge in der Schiffsmechanikerausbildung verantwortlich zeichnete. Die Lehrlinge wurden also in der eigenen Sprache von einem erfahrenen Seemann angeleitet und ausgebildet. Das gefiel mir sehr gut! In den ersten Wochen an Bord wurde bereits klar, was meine weiteren drei Jahre an Bord der Schiffe von AIDA Cruises prägen sollte. Ich erlebte eine wunderbar professionelle Atmosphäre auf den Schiffen. Die Ausbildung für die Lehrlinge, wie auch für meinen Kollegen und mich auf der Brücke wurde extrem ernst genommen. Dabei kam aber der „Faktor Mensch“ nie zu kurz. Das begann schon mit dem morgendlichen Handschlag zur Begrüßung, ein kleines zwischenmenschliches Zeichen, was eine kameradschaftliche Verbundenheit ausdrückte und die Bande enger werden ließ. Die größte Ehre widerfuhr mir, als ich einen eigentlich deutschen Text, der in kyrillischen Buchstaben geschrieben war, lesen konnte. Danach hieß es: „Der ist zwar im Westen geboren, aber das ist einer von uns“. Ich wurde, wie es so schön hieß, assimiliert.

Rückblickend kann ich sagen, dass ich in den drei Jahren, in denen ich bei AIDA Cruises zur See gefahren bin, gerade unter den Kollegen aus Ostdeutschland großartige Fachkollegen und tolle Menschen kennenlernen durfte. Der Zusammenhalt und die Kollegialität waren exzellent und die erfahrenen Kollegen waren mehr als interessiert daran, fördernd ihr Wissen weiterzugeben. Ich habe in dieser Zeit gesehen, wie angenehm es ist, wenn bei aller Arbeit der Mensch nie zu kurz kommt. Man war füreinander da.

Leider hielten mit der Zeit im Unternehmen immer mehr „gewinnorientierte Wunderwaffen“ aus dem Westen Einzug, die mit aalglattem Gebaren dem guten Bordklima nicht gerade zuträglich waren. Dies und der Wunsch, sich den Wind woanders um die Nase wehen zu lassen, führten letztlich zu meinem Weggang von der Firma. Ich habe es sehr bedauert, die sehr gute Zusammenarbeit mit den Kollegen an Bord aufgeben zu müssen. Inzwischen lebe ich in Piraeus und arbeite dort als Ausbilder an einer seemännischen Ausbildungsstätte. Auch hier freue ich mich immer wieder, wenn mal ein Kussmundschiff im Hafen liegt.

Während meiner Zeit bei AIDA Cruises kam ich erstmalig mit dem Verein DSR-Seeleute e.V. und den BORDGESCHICHTEN in Kontakt und freue mich nun umso mehr, dieses Vorwort verfassen zu dürfen. Durch den Verein DSR-Seeleute e.V. gerät Seefahrertradition zum Glück nicht in Vergessenheit, sondern sie lebt durch die Treffen und die lebendigen Erzählungen in den BORDGESCHICHTEN weiter. Dafür können wir von Herzen dankbar sein, denn unser Beruf ist trotz aller inzwischen fortgeschrittenen Technik traditionsbezogen. Lassen wir ihn uns als solchen erhalten.

Alexander Vassiliadis
Senior Officer, Greek merchant navy

Nautical lecturer
Piraeus, Griechenland

Αλέξανδρος Βασιλειάδης
άνώτερος αξιωματικός του εμπορικού ναυτικού
της Ελλάδος
Εκπαιδευτής
Πειραιάς, Ελλάς



DSR-Seeleute ...eine große Familie



Inhaltsverzeichnis

Redaktion	Havarie im Polarmeer.....	6
Klaus Ammersdörfer	Britischer Helikopter kollidiert mit MS ZÜSSOW	11
Jürgen Prescher	Grand Malheur in Le Havre.....	15
Stephan Bohnsack	Kleine Katastrophen zur See	17
Friedrich Seibicke	Im Freyburger Stadtarchiv gestöbert.....	23
Redaktion	Der Pilzanker	36
Bernd Hartmann	Der verlorene Anker	43
Kurt-Werner Langer	Der dritte Anker	45
Joachim Müller	Erinnerungen an Calcutta	46
Karl-Heinz Reinecke	MS GEORG HANDKE in trouble	47
Klaus Müller	Es geschah an einem helllichten Sonntag	49
Hartwig Kolouschek	Haiphong 1973	51
Rudolf Franzke	Glaubenssache	58
Redaktion	Im Kampf gegen Windmühlen	59
Ralf Griffel	25 Jahre Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar in Warnemünde.....	61
Günter Wrase	Achtzehn Affen reisen nach Berlin.....	75
Reinhard Lachs	Ein wildes Tier an Bord	76
Jörg Adler	Eine Hand wäscht die andere.....	78
Heinz-Jürgen Marnau	Sankt Niklas war ein Seemann	83
Walter Jangel	Allah straft sofort	86
Waldemar Krampf	Schiffsreparaturen in der Sowjetunion	87
Ulrich Eggert	Eine denkwürdige Seebestattung	93
Volker Mannig	Tragische Augenblicke in Algier	94
Lothar Borbe	Die Welt des Seemannes.....	96
Werner Düerkop	War ich ein Held?	104
Knut Freiwald	Aus dem ersten Golfkrieg 1992	107
Claus Richter	Langsame Fahrt in den Meeresboden	109
Joachim Meitzner	Black-out auf der FRITZ HECKERT	115
Redaktion	Der Präsident macht Urlaub	117
Konrad Michaelis	Mit dem Rostocker HSS EISVOGEL in die Karibik und den Pazifik.....	121
Roland Mahnke	Der Untergang der COPA CASINO.....	131
Ellen Knaack	Blut ist ein besonderer Saft.....	135
Jochen Müller	Heimreise mit Hindernissen.....	138
Rainer Luckow	Abenteuer des Schienenstranges	139
Wolfgang Wendrich	Heimreise mit Grenzzwischenfall.....	141
Peter Zintl	Oh Arzgebirg, wie bist du schief.....	143
Hubert Wazlawik	Gewaschen wird immer	148
Elke Schuldt	Die letzte Heuer.....	149
Lutz H. Wernecke	Das Schönste an der Seefahrt.....	151
Wolfgang König	Das Mädchen aus Penang.....	153
Gerhard Marx	Landgang auf Kreta	155
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis.....	160

Havarie im Polarmeer

Im September 1979 wurde MS RABENAU, 4841 BRT; gebaut von Vyborgskiy Zudostroitel'ny Zavod in Vyborg, beim VEB Deutfracht/Seereederei in Dienst gestellt. Bereits Anfang 1980 mussten zwei Seeunfälle des Schiffes nördlich des Polarkreises vor der Seekammer der DDR verhandelt werden.

Verhandelt wurden:

- Übergehen der Holzdecksladung in der Barentssee auf der Position 71° 11' N, 27° 26,5' E vom 8. Januar 1980
- Kollision mit dem norwegischen Ringwadenfänger TRØNDERBAS und Grundberührung in den Lofoten auf Position 68° 34,4' N, 16° 31,9' E vom 9. Februar 1980

Da bereits das MS KARLSHORST mit Holzdecksladung durch einen Kenterunfall verloren gegangen war, wurde MS RABENAU nach einer Richtlinie der daraus gewonnenen Erkenntnisse mit Paketholz beladen. Die Stabilität entsprach den DSRK-Vorschriften. Somit sei vorausgeschickt, dass laut Spruch der Seekammer die Besatzung kein Verschulden an der Havarie traf. Der Grund lag in den von der Vyborger Werft berechneten Stabilitätskurven, die nicht mit denen auf DSR-Schiffen praktizierten übereinstimmten. Bei ungünstigen Bedingungen könne auf Holztransportschiffen die Decksladung schon bei einer Krängung von 13° übergehen, hieß es im Spruch der Seekammer.

Von Archangelsk kommend erreichte die RABENAU am 8. Januar um 1.30 Uhr heimreisend die Position einer Kursänderung auf 270°. Wegen der Wetterlage wurde ab 1.40 Uhr der Kurs auf 246° gelegt. Es herrschte Wind aus Nordwest der Stärke 6 zunehmend bei Seegang 5 und guter Sicht. Um 1.45 Uhr wurde wieder der vorherige ruhigere Kurs gefahren, um eine Störung zu beseitigen. Beim Ruderlegen legte sich das Schiff langsam aber stetig auf die Backbordseite. Um dem entgegenzuwirken wurde das Ruder mittschiffs gelegt, um über Backbord 10° hart Backbord zu steuern. Trotzdem neigte sich das Schiff weiter nach Backbord und blieb mit einer Schlagseite von 29° liegen.



Von der Besatzung wurde alles unternommen, um den Schiffsbetrieb zu stabilisieren und aufrecht zu halten. Alle Besatzungsmitglieder wurden informiert und in der Messe versammelt. Hier erfolgte auch die Einteilung der Anwesenden für anstehende Kontrollen. Die Wachen waren in ihren Bereichen geblieben, um die Überwachung des Schiffsbetriebes zu gewährleisten. Es erfolgten eine Kontrolle und die Herstellung der



Verschlusszustände. Die Manöverbereitschaft für den Maschinenbetrieb wurde angewiesen, um den Maschinenbetrieb aufrecht zu erhalten, da durch die Schlagseite einige wichtige Anlagen (Kessel, Separatoren, Brennstoffvorwärmung) ausgefallen waren oder nicht mehr sicher in Betrieb gehalten werden konnten.

Es wurde auch versucht durch Tankoperationen die Schlagseite zu reduzieren, leider ohne Erfolg. Durch die starke Verkeilung der Decksladung (Schnittholz in Paketform) scheiterte ebenfalls der Abwurf einer Teilladung.

Durch die gemeinsamen Anstrengungen aller Besatzungsmitglieder gelang es, das MS RABENAU sicher in die schützende Bucht auf der Südseite der Insel Magerøya zu bringen. In diesem Zustand erreichte das Schiff am gleichen Tage den Hafen Honningsvåg.



In der örtlichen Presse fanden die Vorgänge um die RABENAU angemessene Beachtung, wenngleich die journalistische Sorgfalt etwas zu wünschen übrig ließ. Unter anderem hieß es anfangs, der westdeutsche (!) Holzfrachter RABENAU sei mit 4000 Tonnen Ladung und 14 Mann Besatzung eingelaufen. Das Schiff wäre in Küstennähe Richtung Süden unterwegs gewesen, als sich die Ladung etwa 40 km vor Nordkyn verschob und das Schiff 30° Schlagseite bekam. (Nordkyn ist die nördlichste Halbinsel des europäischen Festlandes in der Provinz Finnmark, umgeben vom Laksefjord im Westen und Tanafjord im Osten.) Um etwa 2 Uhr sandte das Schiff Notsignale, die in Hammerfest und Vardø empfangen wurden. Die Rettungszentrale wurde alarmiert. Ein Schiff der Küstenwache, ein Seenotkreuzer und mehrere andere Schiffe in der Nähe fuhren zum Havaristen. Drei norwegische Schiffe begleiteten die RABENAU zur Sicherheit, die mit eigener Kraft den Hafen erreichte. An Bord wurde niemand verletzt, aber es würde einige Tage dauern, um die Last umzuverteilen und danach die Fahrt Richtung Süden fortgesetzt werden könne, hieß es.

Eine Bildunterschrift lautete: „Es sah eine Weile doch ziemlich kritisch aus, als die ‚Rabenau‘ gestern am Kai in Honningsvåg lag. Deshalb sammelten sich auch einige Schaulustige, und manche hofften vielleicht auch, sich etwas Holz beschaffen zu können. Aber mit Hilfe eines Mobilkrans wurde die Holzladung wieder an Land gehoben.“

In einem etwas ausführlicheren Beitrag hieß es später:

Krise vorbei für „Rabenau“

Mit 30 Grad Schlagseite

Es sieht so aus als wäre die Krise für den ostdeutschen Holzfrachter „Rabenau“, der am Dienstag mit 30 Grad Schlagseite in Honningsvåg einlief, vorüber. Es wurde den ganzen gestrigen Tag daran gearbeitet, das Schiff wieder aufzurichten, und die Besatzung an Bord bekam Hilfe vom Rettungsschiff „Haakon VII“ und Leuten von der Hafenwache. Unter anderem wurde ein Teil der Holzladung ins Meer geworfen, aber diese wurde seitdem wieder mit einem Kran an Land gehoben.

Krisen over for «Rabenau»:

Med 30 graders slagside

Krisen ser nå ut til å være over for det øst-tyske trelastskipet «Rabenau» som tirsdag om inn til Honningsvåg med 0 grader slagside. Det ble i alle går arbeidet for å rette opp skipet igjen, og mannskapet ombord fikk assistanse fra både redningsskøyte «Haakon VII» og folk fra havne-akts. Blant annet ble en del av lasten dumpet på sjøen, men denne ble siden tatt på land ved hjelp av mobilkran.

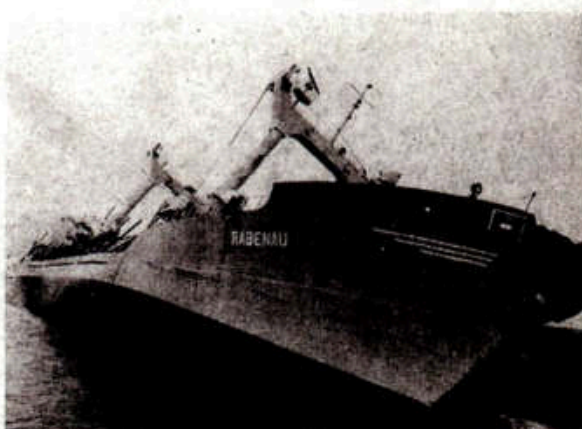
«Rabenau» pådro seg slagside tirsdag morgen utenfor landområdet. Den sluttet straks å seilene, og underveis til Honningsvåg ble den fulgt av redningsskøyte og et kystvaktskip. Mannskapet på 30 befant seg ombord hele tiden, før bemærkningen opplyst.

Det var nordvestlig kuling og sjøen dårlig vær i området da «Rabenau» pådro seg slagside, og dette førte til at lasten ble betydelig forskjøvet. På dekk erte skipet materiale, mens nå i lasterommet hadde tungtjødels.

Da fartøyet skjøt til kai ved fiskerikale i Honningsvåg siste dag seg at slagiden var på hele 30 grader, og det så nok kritisk ut. Masteparten

av rips på babord side sto under vann, og det strømmet også vann inn i maskinrommet. Utover natten forverret situasjonen seg sakte, og onsdag morgen ble det meldt at det øst-tyske skipet hadde en slagside på hele 35 grader.

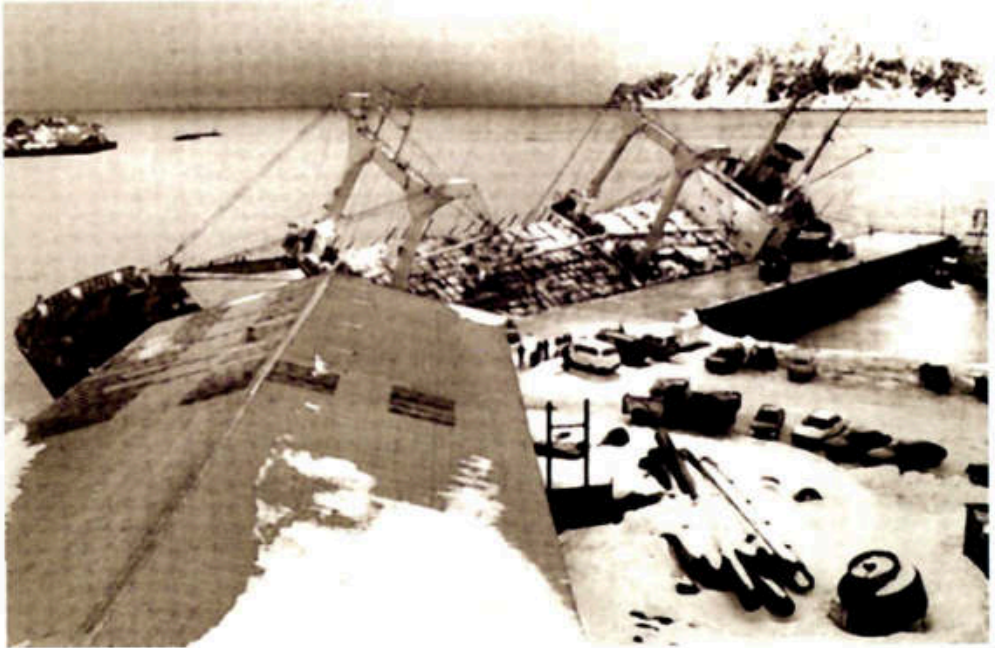
Ved redningsskøyte «Haakon VII» får Finnmarksposten opplyst at dette er noe av det meste man kan huske å ha vært borti. Til vanlig har slagiden ligget på mellom 10 og 20 grader når uheldet har vært ute ombord i lignende fartøyer. Den kraftige slagiden gjorde da også at det var både farlig og vanskelig å bevege seg ombord i skipet, og masteparten av besetningen ble på et tidlig tidspunkt brakt på land. Tirsdag og onsdag overnattet 24 øst-tyskerne på Grand Hotel i Honningsvåg, og av disse var det flere kvinner samt noen barn.



Trelastskipet «Rabenau» kommer fra Rostock i Øst-Tyskland. Etter hva Finnmarksposten får opplyst er fartøyet kun

noen få måneder gammelt, og det var ute på en av sine første turer. «Rabenau» er på omlag

4000 tonn brutto, og var på vei fra Arkangel i Sovjet da den pådro seg kraftig slagside.



Die „Rabenu“ bekam Schlagseite am Dienstagmorgen vor Nordkyn. Sie rief umgehend nach Hilfe, und auf dem Weg nach Honningsvåg wurde sie von einem Rettungsschiff und der Küstenwache begleitet. Die dreißigköpfige Mannschaft befand sich die ganze Zeit an Bord, wie Finmarksposten (örtliche Zeitung) informiert wurde.

Es wehte ein starker Wind aus Nordwesten und das Wetter war schlecht, was dazu führte, dass die Holzladung sich beachtlich verschob und die „Rabenu“ sich die Schlagseite zuzog. An Deck hatte das Schiff Material geladen, während im Laderaum Kunstdünger geladen war.

Das Schiff lehnte am Kai in Honningsvåg mit 30 Grad Schlagseite und es sah eine Weile ganz schön kritisch aus. Der Großteil der Schanzen auf der Backbordseite war unter Wasser, und es strömte auch Wasser in den Maschinenraum. In der Nacht verschlechterte sich die Situation etwas und Mittwochmorgen wurde gemeldet, dass das ostdeutsche Schiff 35 Grad Schlagseite habe. Vom Rettungsschiff „Haakon VII“ wurde Finmarksposten informiert, dass dies die größte Schlagseite war, die sie je gesehen haben. Normalerweise liegt eine Schlagseite zwischen 10 und 20 Grad bei anderen ähnlichen Fällen. Die kräftige Schlagseite führte auch dazu, dass es gefährlich und schwierig war sich an Bord zu bewegen, und der Großteil der Besatzung wurde zügig an Land gebracht. Dienstag und Mittwoch übernachteten 24 der Ostdeutschen im Grand Hotel in Honningsvåg, davon waren die meisten Frauen samt einigen Kindern.

Die Bildunterschrift lautete: Holzfrachter RABENAU kam aus Rostock in Ostdeutschland. Die Finmarksposten wurde informiert, dass das Schiff nur einige Monate alt und es auf einer seiner ersten Fahrten war. Die RABENAU wiegt ca. 4000 Tonnen und war auf dem Weg von Arkangelsk in der Sowjetunion als es eine kräftige Schlagseite bekam.

MS RABENAU lag vom 8. Januar 1980 bis zum 8. Februar 1980 in Honningsvåg. Während dieser Zeit wurde die Ladung geborgen, das Schiff in seine normale Lage zurück gebracht, wieder beladen und einige Reparaturen durchgeführt. Die winterlichen Verhältnisse erschwerten diese Arbeiten. Am 8. Februar 1980 ging es dann durch die Fjorde Richtung

Heimat. Alle Besatzungsmitglieder waren froh nach Hause zu kommen. Am 9. Februar 1980 wurde das Schiff dann in eine zweite Havarie verwickelt.



Dazu hieß es wieder in der örtlichen Presse: Ostdeutscher Frachter verfolgt von Unheil. Niemand wurde verletzt, als am Samstag um 7.40 Uhr das nicht unbekannte ostdeutsche Holzfrachtschiff RABENAU aus Rostock mit dem Ringwadenfänger TRØNDERBAS aus Nomsos kollidierte.

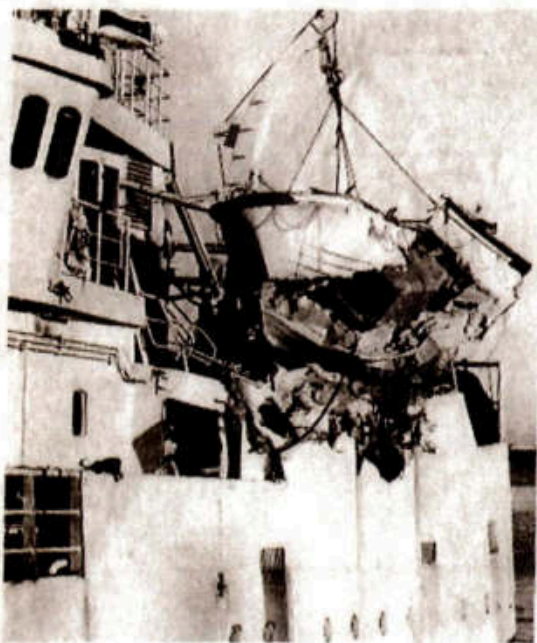
Die Kollision ereignete sich im Sandtorgstrømmen. Der Lotse des DDR-Schiffes erklärte, dass sie im Augenblick des Aufpralls mit langsamer Geschwindigkeit fuhren. Sandtorgstrømmen ist eng, wo die Kollision stattgefunden hat. (Sandtorgstrømmen – innere Lofotendurchfahrt entlang der Ostküste der Insel Hinnøya)

Das 6000 Tonnen schwere ostdeutsche Schiff war nach der Kollision auf Grund geraten, kam aber mit eigener Maschine wieder frei.

Die RABENAU scheint von der Hölle verfolgt zu werden. Vor ungefähr einem Monat verrutschte deren Holzladung, sodass das Schiff mit einer starken Schlagseite in Honningsvåg einlaufen musste. Teile der Holzladung schwammen auf dem Wasser. Alle Ladung wurde an Land gegeben. Hier belegte das Holz den Großteil des Kaibereiches in Honningsvåg. Wegen der etwa einmonatigen Liegezeit entstanden dem Schiff Kosten in Höhe von etwas mehr als einer Million Norwegische Kronen. Die RABENAU lief südwärts, als die Kollision eintrat, während TRØNDERBAS auf dem Weg zum

Fra Honningsvåg til Sandtorgstrømmen:

Østtysk lastebåt forfulgt av uhell



Kollisjonen i Sandtorgstraumen i fredag blir et kjedelig avbrett i fisket for «Trønderbas». Foruten skaden i overbygningen ble lett båten helt knust. (Foto: Seve)

Over til neste side 6

Fangplatz war. Sowohl der Ringwadenfänger als auch die RABENAU müssen bei Nielsen Mek Verksted in Harstad repariert werden.

Das ostdeutsche Schiff bekommt eine neue Platte von ca. sechs Meter Länge über dem Namenszug an der Steuerbordseite. (Der Schaden lag nicht nur oberhalb der Wasserlinie, sondern auch unterhalb. Es mussten ca. 100 m² Schiffsboden während einer folgenden Werftliegezeit in Göteborg gewechselt werden – Red.) Gestern war noch unklar, wie groß der Schaden am Schiffsboden nach der Dockung festgestellt werden würde. In der Werkstatt wurde berichtet, dass die Reparatur nur vorübergehender Natur sein könne. Dies wird voraussichtlich zwei bis drei Tage dauern. Da sich beide Schiffe in Harstad befinden, geht der Seefahrtsinspektor Odd E. Henriksen im Tromsø davon aus, dass in Harstad eine Erklärung abgegeben werden kann. Es gibt natürlich andere Regeln, wenn ein fremdes Schiff an einer Kollision beteiligt ist, aber es wird am Montag geregelt, wann die Deklaration stattfinden wird. Der Schaden an TRØNDERBAS liegt im Aufbau, der ist komplett zerstört, während das Schiff unter Wasser keinen Schaden davongetragen hat.

Die Liegezeit in Harstad betrug einige Tage, einmal zur Reparatur der Außenhaut und zum anderen Male zur Klärung der Schuldfrage. Das Schiff lief anschließend nach Wismar zum Löschen der Ladung, um sodann nach Göteborg in die Werft zu gehen. Dort wurde der Schiffsboden repariert.

1995 übernahm die Reederei Severnoye Morskoye Parachodstvo aus Archangelsk das Schiff, umbenannt in TEKHNOLÓG KONYUKHOV. Im Januar 2014 erfolgte dessen Abbruch in Aliaga/Türkei.

Klaus Ammersdörfer

Britischer Helikopter kollidiert mit MS ZÜSSOW

Am 14. März 1983 kollidierte ein britischer Hubschrauber auf Reede Hull mit dem Motorschiff ZÜSSOW der Deutschen Seereederei. Am darauffolgenden Tag konnte man in den englischen Tageszeitungen Überschriften lesen wie:

„Two die in helicopter crash“, „Crash pilot suffers loss of memory“, „Copter crash kills 2“, „Two TV-men lost in copter horror“ oder „2 missing in copter sea crash“.

In der DDR-Presse war darüber eine kurze Mitteilung zu lesen: „Hubschrauber kollidiert mit DDR-Motorschiff, LONDON (ADN) Am Montagabend kam es beim Einlaufen des DDR-Motorschiffes ‚Züssow‘ in den britischen Hafen Flixborough zu einer Kollision mit der Mastspitze des Motorschiffes. Der Hubschrauber stürzte ab und versank im Wasser. Von der dreiköpfigen Besatzung des Hubschraubers wurde eine Person gerettet, zwei Besatzungsmitglieder werden noch vermisst. Von den sieben Seeleuten des DDR-Schiffes wurde niemand verletzt.“

Der Hubschrauber stürzte zwischen der ZÜSSOW und dem Lotsenboot 4 ab. Der Pilot des Hubschraubers wurde vom Lotsenboot aufgenommen. Ein Glückspilz, er war schon einmal in Cornwall abgestürzt und konnte gerettet werden.

Ich berichte darüber als ein an diesem Ereignis Unbeteiligter. Trotzdem bekam ich großen Ärger mit den sich daraus ergebenden Umständen. Eigentlich hätte ich zu jenem Zeitpunkt auf der ZÜSSOW Kapitän sein müssen. Aber ein Krankenhausaufenthalt hatte mich daran

Crash pilot suffers loss of memory

CAPT. Mark Trumble, the pilot of the £200,000 Squirrel helicopter which sank in the River Humber, is suffering from a slight loss of memory. It was

In yesterday's incident he was carrying two members of a Yorkshire TV crew who were filming for the 'Crag's People' series.

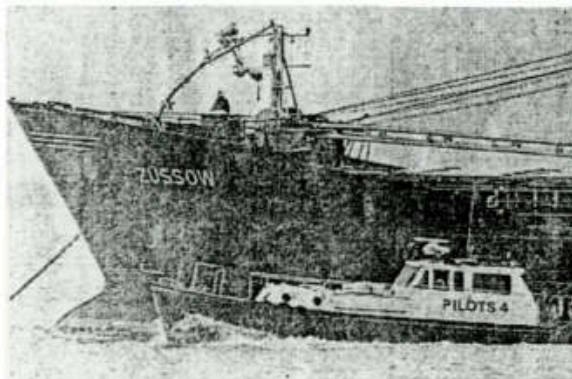
STILL MISSING

His name, Mr David

"He was also the cameraman in 'Alive, the Fight for Life', the major television documentary shown last summer and filmed in America.

He also filmed in China on a film documentary

The VTV spokesman said it was possible the helicopter was off Humber's Point filming aspects of the navigation of the Humber when the tragedy occurred. The VTV spokesman said it was not clear how whether



The mast of the Zussow, snapped by the impact.

gehindert. Als das Schiff zurück in Rostock war, trat ich wieder meinen Dienst an. Mein Vertretungskapitän übergab mir nur Protokolle und berichtete mir bei der Übergabe kaum etwas. Meine Informationen bekam ich vom Chief Mate S. und vom Matrosen B.

Für mich hatte die ganze Sache so begonnen: Schon früh am Morgen des 15. März wurde ich zur Visite des Chefarztes mit den Worten geweckt: „Aufwachen Seemann, dein Schiff ist in Seenot! Haben Sie nicht vorgestern erzählt Ihr Schiff hieße ZÜSSOW? Es ist mit einem Hubschrauber zusammengestoßen.“

Erst dachte ich, ich würde von den Visiteleuten veralbert, aber keiner der anderen Stationsärzte lachte.

Alle guckten mich mitleidig an. „Frau Dr. H. bitte nochmal Blutwerte von unserem Seemann. Der ist ja ganz gelb im Gesicht.“ Er wusste ja nicht, dass ich nachts immer als dritter Mann zum Skatspielen geholt wurde. Einige der Bereitschaftsärzte waren Freunde von mir. Meine Woche Krankenhausaufenthalt war für mich ein wahres Kurerlebnis gewesen.

Stunden später erfuhr ich von meinem Inspektor, was es mit der Kollision auf sich hatte. MS ZÜSSOW war mit einer Ladung Eisen auf der Reise von Gent (Belgien) nach Flixborough. Vier Stunden vor Hochwasser wurden die Schiffe bei Flamborough Head mit Spurn-Lotsen besetzt (Spurn Heritage Coast – Landzunge in die Humbermündung). Wenn die Schiffe nicht für Hull bestimmt waren, kam auf Hull Reede (gegenüber dem Alexandra Dock) ein Revierlotse an Bord.

17.28 Uhr erreichte MS ZÜSSOW die Reede vor Hull. Mit einlaufendem Strom machte das Schiff fast 15 Knoten über Grund. An ein Aufstoppen des Schiffes war somit nicht zu denken. Also musste die ZÜSSOW drehen und gegen den Strom fahren, um die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass ein sicheres Wechseln der Lotsen gewährleistet werden konnte.

Wache hatte zu dieser Zeit der Erste Nautische Offizier, Rudergänger war der Leitende Technische Offizier, die Wachmatrosen waren mit dem Seelotsen an der Lotsenleiter, um den einen abzugeben und den anderen zu empfangen. Plötzlich sahen sie einen Hubschrauber kommen. Er war ganz nah. Auf einmal soll er rückwärts geflogen sein und streifte mit seinen Rotoren den vorderen Mast. Auf diesem war noch ein fünf Meter langer Antennenstab montiert. Dieser bestand aus Glasfasermaterial, und noch wochenlang fanden wir tausende kleine Fasersplitter an Deck.

Der Helikopter war von Yorkshire Television geordert worden, um einen Dokumentarfilm zu drehen „about Spurn nature reserve on the Humber estuary“. Der Pilot hieß Capt. Mark Trumble. Der Kameramann Mr. Graham Baker (38), verheiratet, zwei Kinder, war ein berühmter Mann. Er filmte in Großbritannien, Amerika, Südafrika und China und bekam für seine

Arbeit einen „EMMY AWARD“. Der dritte Mann, David Smith (38), verheiratet, mit einem siebenjährigen Sohn, war ein Direktor von Yorkshire Television.

Nach Aussagen unserer Besatzung und Augenzeugen an Land handelte es sich um eine Sache von Sekunden. Der Hubschrauber stürzte genau zwischen Schiff und Lotsenboot ab und versank sofort im Wasser. Der Schreck war groß, doch plötzlich tauchte der Helikopter-Pilot auf und konnte vom Lotsenboot aufgenommen werden. Die Lotsen gaben sofort eine Meldung an die Zentrale und nach kurzer Zeit kam ein Armeehubschrauber und warf zehn Froschmänner ab. Aber die konnten das Wrack nicht finden. Ein Teilstück des Wracks war an der Wasseroberfläche verblieben und mit der Flut flussaufwärts getrieben. Eine Stunde später befand es sich schon eine Meile entfernt.

Erst am nächsten Tag entdeckte man das Wrack mit den beiden noch angeschnallten Insassen hinter der Humber-Bridge. Der Strom hatte den Helikopter zwei Seemeilen flussaufwärts getrieben. Der Pilot soll mehrere Male versucht haben, zum Wrack zu tauchen, um seine Passagiere zu retten. Er trug bei dem Crash einen Schock und leichte Kopfverletzungen davon und konnte sich an nichts mehr erinnern.

In der „Daily Mail“ wurden mehrere Augenzeugen zitiert. Ein Dockarbeiter, 200 Yards entfernt, erklärte: „Wir beobachteten den Helikopter ohne jede Neugier, als er sehr langsam einigen Schiffen entgegenflog. Er begann sehr langsam an eines von ihnen heranzuschweben und wir dachten, er fotografiere. Dann flog er rückwärts, ohne zu beachten, dass ein Schiff von hinten aufkam. Wir konnten sehen, dass ein Unfall unvermeidlich war, aber es gab nichts, was wir dagegen hätten tun können. Der Heli rammte den Vormast des Schiffes, sein Schwanz brach ab und das Luftfahrzeug stürzte seitlich in den Fluss. Binnen einer Sekunde war alles vorbei.“ Der Humber-Pilot sagte: „Ich konnte jemanden im Helikopter sehen, der fotografierte. Ein Mann saß in der Tür mit den Füßen nach draußen. Der ostdeutsche Coaster wendete gerade, um auf den Lotsen zu warten, der ihn nach Goole bringen sollte, als der Helikopter den Vormast streifte und in den Fluss stürzte.“



Die ZÜSSOW musste ankern. Erst zwei Stunden später kam der Revierlotse und konnte das Schiff mit dem letzten Hochwasser an den Kai in Flixborough bringen. Flixborough, eigentlich ein kleines Dorf, aber mit einem großen industriellen Komplex am River Trent, der gemeinsam mit der Ouse in den Humber fließt, ist nur bei Hochwasser zu erreichen. Wegen des starken ein- und auslaufenden Stromes ist ein Anlegen an der Kaianlage schwierig. Aber die Lotsen verstehen ihr Handwerk. Trotzdem kam es vor, dass Schiffe im Fluss stecken blieben und das nächste Hochwasser abwarten mussten.

Kaum angekommen, musste der Erste Offizier einen Schadensbericht schreiben. Zwei Polizisten und eine Dolmetscherin halfen ihm dabei. Nach Löschen verholte das Schiff zurück nach Hull ins Alexandra Dock, um den umgeknickten Vormast zu reparieren.

Die DSR beorderte zur Unterstützung des Ersten Offiziers den DSR-Vertreter aus London heran, mussten doch Ausfallzeiten, Reparaturzeiten und -gelder belegt und Berichte an die Reederei und Versicherung geschrieben werden.

Mein Ablösekapitän hat sich leider bei diesem Vorfall nicht mit Ruhm bekleckert. Er hielt sich voll raus, obwohl es seine Aufgabe gewesen wäre, die Angelegenheit zu regeln. Das alles wurde dann bei mir abgeladen, als ich am 25. März in Rostock wieder auf die ZÜSSOW aufstieg.

Acht Stunden lang wollte ein älterer Herr des Seefahrtsamtes von mir den Sachverhalt erklärt haben. Als er dann auch noch fragte, warum der Kapitän den Telegraf nicht auf Voll Zurück gelegt habe, als er den Helikopter sah, bin ich aufgesprungen und habe ihm lautstark empfohlen, er solle doch diesen zu Hause ausfragen.

Mir war von der Besatzung berichtet worden, dass der Kapitän beim Abendbrot in der Messe saß, als es krachte. Er kam raus mit einer Bulette in der Hand und meinte zum Matrosen und zum Koch: „Stellt euch vor, der wäre an Deck abgestürzt oder auf's Lotsenboot.“ Und damit verschwand er wieder in der Messe, um seinen Kartoffelsalat zu Ende zu essen.

Am Nachmittag kam der Stasibeauftragte für die Schiffe und stellte mir auch solche albernen Fragen wie der Herr vom Seefahrtsamt. Am nächsten Tag gaben sich noch weitere Inspektoren der DSR die Klinke in die Hand. Alle wollten was von mir wissen. Es gab ja reichlich Inspektoren – aus der nautischen und technischen Inspektion, Wirtschaftsabteilung, Politabteilung, Gewerkschaft, militärische Abteilung, medizinischer Dienst. Jedenfalls ist mir zum Schluss die Sicherung durchgebrannt und ich habe einem der Inspektoren unwirksame Antworten gegeben. Der hatte nichts Eiligeres zu tun, als sich im Flottenbereich beim Direktor zu beschweren.

Wir lagen schon den dritten Tag in Rostock und hatten inzwischen zum Überseehafen verholt, um dort zu laden. Ich wurde zum Direktor gerufen und musste unser Gangwaybuch mitbringen. Er konnte nicht glauben, dass mich in diesen Tagen 33 Personen besucht hatten, um mich auszufragen. Das Ende von Lied war, dass es sich nicht um 33, sondern tatsächlich um 35 Personen gehandelt hatte. Solches Versehen bei den Eintragungen ins Buch bedeuteten ein schweres Vergehen, und ich bekam eine Rüge. Es wurden ja sofort blinde Passagiere oder noch schlimmer, zwei Klassenfeinde mit freiem Zugang zum Schiff befürchtet. Aber die beiden nicht registrierten Besucher entpuppten sich als Damen von der Inventurabteilung. So hatte ich zwar den Crash eines britischen Hubschraubers mit der ZÜSSOW nicht selbst erlebt, bekam aber im Ergebnis jede Menge Ärger und sogar eine Rüge in meine Akte. Als wir endlich die Mole Warnemünde passierten, ging alles wieder seinen sozialistischen Gang. Ich hatte wirklich die Nase voll und legte unserer Frau von der Befrachtung noch ans Herz, mich während der dreimonatigen Fahrenszeit erst einmal keinen DDR-Hafen anlaufen zu lassen. Sie hat sich daran gehalten. Danke, Frau Merker.

Grand Malheur in Le Havre

Eine Bark lief ein in Le Haver, Kuttel Daddeldu ging an Land, hin zur Rü Albani in das Haus Nr. 6, wo er Eiwie und Kätchen traktierte, ehe er in der Nr. 9 ein neues, straff lederbusiges Weib besoff.

Dieses Abenteuer entsprang der Phantasie eines Joachim Ringelnatz. Mein Le Havre-Erlebnis hingegen hat sich tatsächlich so zugetragen.

Das MS J.G.FICHTE war am 20. Dezember 1967 soeben von seiner jüngsten Kuba-Reise in den Heimathafen zurückgekehrt. Es folgten Tage des Verproviantierens. Lebensmittel und Getränke für immerhin über 300 Personen mussten gebunkert und seesicher eingelagert werden. Erst spät am Abend des 23. Dezember durfte ich mit dem Nachtzug „Neptun“ der Deutschen Reichsbahn noch gerade rechtzeitig zum Weihnachtsfest in den südlichsten Zipfel der Republik zu meinen Eltern reisen. Von dort in der darauf folgenden Nacht weiter zur Liebsten. Der Auslauftermin des Schiffes war für den 26. Dezember 1967 unumstößlich angesetzt worden. So geschah es, dass sich an diesem Tag mehrere Seeleute der FICHTE am Hauptbahnhof Rostock ein Taxi teilten, um rechtzeitig im Überseehafen anzukommen. Der „Blaue Peter“ war bereits am Mast emporgezogen.

Und wahrhaftig verließ das Lehr- und Ausbildungsschiff J.G.FICHTE am zweiten Weihnachtstag seinen Heimathafen Rostock erneut in Richtung Kuba und Mexiko. Zuladung erfolgte in Antwerpen und Le Havre, bevor es über den winterlich grauen Atlantik nach Veracruz, La Habana und Nuevitas weiter gehen sollte.

Ich fuhr in der Kombüse. Gemeinsam mit drei anderen Berufsanwärtern (drei Fleischer, ich als Bäcker) wollten und sollten wir zusätzlich zur täglichen Arbeitszeit eine fachliche Qualifizierung an Bord mit dem Ziel eines Facharbeiterabschlusses als Koch absolvieren.

Bei der Zubereitung von Frühstück, Mittagessen, Abendbrot tagtäglich für über 300 Mann Besatzung wurde jede Menge sehr großer Töpfe, Pfannen, Rührbesen, Schneidebretter und weiterer Arbeitsgerätschaften mehrmals innerhalb weniger Stunden benutzt. Zu deren Reinigung gab es in der Kombüse eine separate Topfwäsche mit drei übergroßen viereckigen Waschbecken für die Grobwäsche, anschließend zum Abspülen in heißem Wasser von letzten Schmutzresten und dem Spülmittel aus dem ersten heißen Wasserbad. Im letzten Geviert sollten die Töpfe und Pfannen abtropfen.

Kaum war ein großer 40 Liter Eisen- oder Alu-Kochtopf sauber und noch tropfnass, brauchte dieses Behältnis bereits wieder der II. Koch, um für den nächsten Tag Brühe anzusetzen.

Wir, dies sogenannten Kochanwärter, wechselten laut Arbeitsplan täglich unser Aufgabengebiet. Damit gelangte jeden Tag ein anderer von uns in den „Genuss“, schweißtreibend mit vorgebundener Gummischürze und Schweiß Tuch um die Stirn in der heißen Topfwäsche seinen



Lothar Löbel, Friedhelm Wullstein, Jürgen Prescher und Erich Procob (v.l.n.r.) im Tropicana Havanna (1967)

Dienst zu versehen. Besonders in den Tropen ein sehr tolles Arbeitsgefühl, zumal durch ein kleines Bullauge kaum kühle Frischluft eindrang.

Eine begrüßenswerte Besonderheit besaß diese Geschirrspüle allerdings. Nahe der Bordwand befand sich eine viereckige Klappe. Darunter lag ein schmaler Schacht, um auf hoher See ganz schnell alle Essenreste und Küchenabfälle nach außenbords verschwinden lassen zu können. Also kein Kleckern durch enge Schiffsgänge auf dem Weg zur achterlichen Fuhlbrass.

Inzwischen hatte unser Schiff sicher vertäut an der Pier in Le Havre festgemacht. Mein Dienst begann an diesem Tag zur Mittagszeit, beginnend in der Topfabwäsche. An jenem Morgen hatte es zum Frühstück Puddingsuppe gegeben. Ein Topf mit knappen 30 Litern rosafarbener Himbeer-Puddingsuppe stand mitten im Raume. Ich überzeugte mich davon, dass der Topf keine weiteren sperrigen Küchenreste enthielt. Ein kurzer Blick aus dem winzigen Bulleye verriet mir, dass die Schiffswand scheinbar weit genug entfernt von der Pier lag. Also konnte ich das „bisschen Puddingsuppe“ ruhigen Gewissens in die Abfallklappe kippen. Ich widmete mich weiter dem vor mir liegenden gewaltigen Abwasch.

Sehr bald danach wurde ich von einem meiner Kollegen angesprochen: „Schau doch mal aus dem Bulleye!“ Als ich der Aufforderung nachkam, sah ich unter mir auf der Pier einen prächtigen rosaroten See meiner eben versenkten Puddingsuppe.

Diese Missetat hatte ganz allein ich zu verantworten. Also nichts wie los, einen Straßenbesen gesucht und in flotten Schritten die Gangway abwärts auf die Pier. Noch kurz ein Blick entlang der Pier, wie viele Leute mich jetzt sehen würden. Dann dirigierte ich den gar nicht so kleinen rosa Suppensee vor mir her fegend in Richtung Kaikante. Dabei unablässig Ausschau haltend, wie viele schadenfrohe Blicke mich wohl in meiner weißen Küchenkleidung von Bord aus beobachteten. Schadenfrohe oder auch entsetzte Zuschauer konnte ich nicht entdecken, die gesamte Besatzung ließ sich in diesem Moment in den einzelnen Messen ihr Mittagessen schmecken. Ich stellte zum Glück auch keinen einzigen französischen Hafenarbeiter fest. Lediglich einen Decksmann sah ich. Er hantierte mit einem Wasserschlauch nahe der Gangway mittschiffs und begann sofort einen großen Wasserschwall über meinen rosa Pudding-See zu senden. Im Nu verblasste der Farbspiegel mehr und mehr. Ungemein leichter schaffte mein Straßenbesen es jetzt, sämtliche rosa Pfützen in Richtung Kaikante zu schieben, bis nur noch nasses Pflaster vor unserem Schiff zurückblieb. Bei meiner Rückkehr an Bord bedankte ich mich mit leuchtenden, dankbaren Augen bei dem Decksmann für dessen schnelle Hilfe.

Scheinbar hatten es nur sehr wenige Personen mitbekommen, mein Grand Malheur auf der Kaikante in Le Havre. In der Topfwäsche hatte mich währenddessen niemand vermisst – und ich setzte meine Tagesarbeit fort. Erzählt habe ich es keinem. Aber von nun an blieb ich vorsichtiger, wenn es um das Versenken von Küchenabfällen ging, besonders in einem Hafen. Le Havre – diese französische Hafenstadt wurde im Zweiten Weltkrieg durch schwere Bombardements quasi komplett vernichtet. Unter diesem Aspekt war meine ebenfalls von oben herab geschickte Puddingsuppe schon eher so etwas wie eine Liebeserklärung.

Kleine Katastrophen zur See

Frau bleibt Frau

Meine ersten Schritte auf Schiffsplanken machte ich auf einem kleinen Logger, einem Fischereischiff. Es gab dort keine Bedienung, schon gar keine durch Stewardessen, außerdem existierte auch nur eine Messe mit einer langen Back, an der die gesamte Besatzung gleichzeitig Platz fand. Alle, vom Kapitän bis zum Jungmann, steckten ihre Füße darunter, allerdings immer nur von ihrem angestammten Sitzplatz. Das war aber schon die einzige Formalie, die in der Messe streng Beachtung fand.

Gegessen wurde, wie es bei der ständigen Schaukelei nur möglich war, mit einer Hand den Teller haltend und gleichzeitig balancierend, mit der anderen Hand Gabel oder Löffel schwingend. Herr Knigge war zu dieser Zeit auch in unseren Reihen durch Hörensagen bei Landaufenthalten nicht ganz unbekannt. Gelesen hatte ihn von uns wohl trotzdem noch niemand, wozu auch. Unsere Regeln waren klar, die seinen nicht für Seeleute auf See aufgestellt. Es wäre auch keinem der Wunsch nach Änderungen der altbewährten Tischsitten in den Sinn gekommen. Auch ohne „Kniggestudium“ hielt man sich an Regeln, die durch Rangordnung, die Enge des Raumes und die ständige Bewegung des Schiffes diktiert waren. Die Muggen (Trinkpötte) hingen direkt bis zu ihrem Gebrauch am sicheren Haken unter der Decke der Messe. Dort war es für sie der sicherste Aufbewahrungsort. Jeder hatte für seinen Trinkpott den persönlichen Haken. Auf der Backskiste saßen wir gemeinsam bei den Mahlzeiten, denn sie zog sich um die Back. In ihr befand sich der leckere Zwieback, der bei Bedarf durch Aufstrich einer Pflaumenmusschicht zum „Kuchen“ geadelt wurde. Je dicker der Pflaumenmusbelag, desto „kuchiger“ schmeckte das Ganze. Aus der Fahrenszeit auf kleinen Schiffen blieben einige Gewohnheiten erhalten, die mich oft einholten, wie zum Beispiel das Essen mit einer Hand, also nicht unter Verwendung von Messer und Gabel, sogar in Gesellschaft. Manche Mitmenschen störten sich dann an den „mangelhaften Umgangsformen“ oder bezweifelten sogar meine „Gesellschaftsfähigkeit“, als wären sie selbst mit einem Besteckkasten in der Hand geboren worden. Mir war das aber ganz egal.

Großes Schiff mit Stewardessen und ganz neuen Tischregeln. Der Wechsel auf ein großes Schiff versetzte mich plötzlich in eine ganz andere Welt, in der alles viel förmlicher vor sich ging. Es gab hier zwei Messen, getrennt nach Mannschaft und Offizieren. Zur Essenszeit tauschten Mannschaftsmitglieder ihre Arbeitsklamotten gegen saubere Alltagskleidung, wenn sie in der Messe speisen wollten. Die meisten Offiziere brauchten das nicht, sie waren immer uniformiert und von daher schon umgezogen. Ausnahme bildeten die technischen Wachoffiziere.

Auf den Tischen der Offiziersmesse befanden sich schneeweiße Tischdecken, Tischschmuck, Servietten, oft auch echte Blumen. In der Mannschaftsmesse war alles etwas schlichter, aber im Gegensatz zu meinen bisherigen Erfahrungen gab es einen riesigen Unterschied: Frauen an Bord.



Stewardessen am Strand von Mormugao



Frauen veredeln das Bordleben, wie sie selbst von sich behaupteten. Man spürte auf Schritt und Tritt die zarte Hand der Frauen, die das Leben auf den Schiffen der DSR seit Anfang der 1960er-Jahre immer mehr beeinflussten, oder wie sie argumentierten, kultivierten. Auf diesem Schiff fuhren sogar drei Stewardessen, dazu eine Purserin, eine Bäckerin und zusätzlich mitreisende Ehefrauen. Die Reise führte nach Asien – Malaysia, Japan, China, Vietnam und Nordkorea.

Unsere Stewardessen bemühten sich also, uns für die große weite Welt zu kultivieren, urbar zu machen, manchmal sogar mit listiger Freundlichkeit moderne Sitten europäischer Hochkultur bei Tisch einzuführen. Sie nörgelten solange, bis sie es tatsächlich nach und nach schafften, dass auch in der Mannschaftsmesse Messer und Gabel gleichzeitig benutzt wurden, sogar zum Schmieren einer einfachen Leberwurststulle. Für mich war es nicht nur komisch, es erschien mir äußerst lästig, mich mit einem Besteck quälen zu müssen, wo ich doch zwei gesunde Hände hatte. Außerdem mussten die Teller bei einsetzender Schaukelei sowieso festgehalten werden. Wie sollte das aber mit Messer und Gabel gehen? Ich ließ mich nicht beeinflussen und war gespannt, wie die Anderen mit diesen Regeln umgehen würden. Ich hatte ja diesbezüglich viele eigene Erfahrungen gesammelt.

Lange dauerte es nicht und die Stewardessen hatten auch den „Sturen, Unbelehrbaren“, also mich, im Visier. Allerdings stand in ihrem Bordknigge garantiert nicht, dass mit der Gabel, mit der man vorher gerade einen Bissen tief in den Mund geschoben hatte, gleich mehrere Brot- oder Wurstscheiben durchbohrt werden durften. Auch das Stück Wurst oder Fleisch auf der kalten Platte wurde trotz verschärfter Benimmregeln von manchem Seemann erst mit der Gabel gedreht, um dann natürlich das unterste Stück zu wählen. Die Stewardessen übersahen solche „Kleinigkeiten“ ganz diplomatisch und lobten ihrerseits die „Könner“ unter den Besteckjongleuren.

Unsere Stewardessen waren auf Schiffen relativ neu und noch nicht lange auf See tätig. Sie mussten deshalb noch vieles lernen. Vorerst waren sie jedoch bemüht, uns bei jeder Gelegenheit zu belehren und heimatliche Tischsitten einzuführen. „Unter einen Suppenteller gehört immer ein flacher Teller!“ Das war zum Beispiel eine ihrer neuen Regeln.

In den ersten Wochen unserer Reise hatten wir Glück und nur gutes Wetter, oft sogar spiegelglatte See. Bei stürmischem Wetter legten wir üblicherweise feuchte Tücher unter die Teller, um das Rutschen von Tellern und Schüsseln zu verhindern. Eines Tages, wir hatten das Kap der Guten Hoffnung gerade umrundet, fielen Sturm und Eintopf zufällig auf ein- und denselben Tag. Es war um die Mittagszeit, der Wind drehte plötzlich und begann, riesige Wellen mit fürchterlicher Wucht gegen das Schiff zu schleudern. Eine ganz neue Erfahrung für die Stewardessen, die ihre bisherige Bildungsarbeit unter dem „Schiffsvolk“ zunichte machen sollte. Wir saßen beim Essen, jetzt nach „neuen Tischregeln“ gedeckt, als das Schiff einen fürchterlichen Schlag von Steuerbord bekam. Etliche Suppenteller rutschten plötzlich gleichzeitig von den glatten Untertellern und der Eintopf ergoss sich schlagartig über manche Tische, auf den Boden, auf seiner Flugroute bunte, fettige Spritzer hinterlassend, die weder vor dem braunen Kokosläufer noch vor Hosenbeinen Halt machten.

Regeln, die an Land gültig sind, funktionieren auf Schiffen eben nicht. Das lehrte dieses Eintopfessen bei Sturm. Die Stewardessen waren entsetzt, aber gelehrt. Je mehr Zeit sie anschließend für die Reinigung von Boden, Läufer und Tischen aufwenden mussten, umso mehr schien ihre Einsicht offensichtlich zu wachsen. Wir hörten von den Stewardessen nichts mehr über heimatische Tischsitten.

Ich selbst hatte durch die heftige Schiffsbewegung bei diesem Essen kein Problem, denn ich handelte nach bewährter seemännischer Tischregel und aus alter Gewohnheit. Eine Hand am Löffel, die andere am Teller. Trotzdem, bei ruhigen Hafenliegezeiten klang manchmal, wenn auch viel leiser als bisher, etwas von Messer und Gabel und irgendwelchen Tischsitten durch. Frau bleibt eben Frau, auch auf einem Schiff.

Den Sauerteig versoffen

Auf unseren Handelsschiffen gab es zwei Sonntage in der Woche, jenen, der mit dem Kalender übereinstimmte und einen Tag, an dem früher in der britischen Marine die Rumrationen ausgegeben wurden. Er wurde zum Seemannssonntag und auch bei uns als solcher übernommen. Es handelte sich um den Donnerstag der Woche. Der Unterschied zwischen beiden Sonntagen bestand darin, dass am Kalendersonntag im Tagesdienst auf See gar nicht gearbeitet wurde und am Donnerstag, dem Seemannssonntag, nach der Kaffeezeit schon Feierabend war. Beide Tage bedeuteten für den Bäcker immer einen erhöhten Arbeitsaufwand. An den Sonntagen sollten frisches Brot, Brötchen und zur Kaffeezeit auch frischer Kuchen auf der Back sein, um die Eintönigkeit des Bordlebens zu unterbrechen. Die Besatzungen freuten sich auf diese Sonntage.

Zum Backen braucht ein Bäcker in vielen Fällen Sauerteig, ein Triebmittel durch das bei der Gärung entstehende Kohlenstoffdioxid. Mit Sauerteig geht sein Teig auf, lockert sich und macht genau das, was der Bäcker will. Vergisst er ihn, geht der Teig nicht auf. Brot und Brötchen bleiben dann nur glitschige Teigklumpen.

Wer noch nie Brot an Bord gebacken hat, der sollte wissen, dass nicht vergessen werden durfte, den Sauerteig von Brotbacken zu Brotbacken weiterzuführen (sogenannte Sauerführung). Hatte man beim Sauerteig ansetzen vergessen, einen Teil für das nächste Brotbacken abzunehmen, war Holland in Not. Dann ließ sich nur durch ein langwieriges Manöver neuer herstellen.

Der Backteig wurde zubereitet, indem ein kleiner Rest Sauerteig vom letzten Brotbacken mit warmem Wasser, Roggenmehl und Hefe angesetzt wurde. Wenn er begann zu gehen, wurde das Gemisch dreimal mit Mehl und Wasser erweitert bis man den fertigen Brotteig hatte. Nun den Teig noch eine Stunde ruhen lassen, entweder in der Form oder gewirkt, dann konnte man das Brot schieben. Das brauchte seine Zeit, nur in den Tropen ging alles etwas schneller.



Kritisch wurde es, wenn am Vorabend eines Backtages irgendwo an Bord Feierlichkeiten stattfanden, von denen der Bäcker sich nicht fernhielt, manchmal gefährlich lange in der Runde aushielt und dadurch am Morgen verschlief. Früh zu Tagesanbruch stand er dann mit getrübbten Sinnen an seinem Arbeitsplatz in der Backstube. Wenn wir Pech hatten, schaffte er es sogar Backpulver, Salz, Zucker oder auch andere Zutaten zu vergessen bzw. Mehlwürmer und Kakerlaken noch vorm Backen nicht aus dem Mehl zu sieben.

Eines Tages gab es bei uns an Bord während einer Hafenliegezeit wieder einmal eine solche Kombination von Feierlichkeit und Seemannssonntag. Unser Bäcker vergaß den Sauerteig rechtzeitig anzusetzen, tat es dann viel zu spät doch noch, fand jedoch die Schüssel mit dem Sauerteig zum Backbeginn nicht wieder. Und das Schiff war groß.

Eine Besatzung verzeiht so manches, wenn aber was mit dem Essen nicht stimmt, am Seemannssonntag keine frischen Brötchen, Brote und Kuchen da sind, dann gibt es für den Schuldigen keine Gnade. Das wusste der Bäcker. Er hätte bei der gesamten Crew für den Rest der Reise „verschissen“ gehabt, sogar bei seinen Sauerkumpanen der letzten Nacht.

Unser Bäcker war vor Schreck schlagartig hellwach. Jetzt hatte er ein echtes Problem. Er suchte die Sauerteigschüssel, zuletzt sogar im Waschraum und auf dem Achterdeck. Sie blieb verschwunden und das Schlimmste – die Zeit saß ihm wie ein böser Klaubautermann im Nacken. Er brauchte nur eine kleine Portion Teig, um an diesem Tag backen zu können und daraus für das nächste Mal wieder neuen Sauerteig anzusetzen. Aber woher nehmen? Sein letzter Sauerteig befand sich in der verschwundenen Schüssel und die war gegen Mitternacht – kurz davor oder danach – verschwunden, einfach so. Für eine Handvoll Sauerteig wollte er jetzt sogar gläubig werden, seinen Goldzahn verpfänden, oder, oder. Er hätte alles dafür getan. Er brauchte einfach nur etwas Sauerteig zu seinem Glück. Noch wusste kein anderer von dem Drama, das sich hier in der Backstube, morgens gegen drei Uhr, immer mehr zuspitzte. Er musste schnell handeln. Schweren Herzens weckte er Zechkumpan Nr. 1, dann Nr. 2, später auch Nr. 3, um zu beichten, die Lage zu schildern und um Hilfe beim Suchen zu erhalten. Vielleicht hatte einer von ihnen die Sauerteigschüssel in den Händen gehabt, sie achtlos irgendwo hingestellt oder gar zwischen die Klamotten gelegt?

Natürlich wusste niemand etwas über den Verbleib der Schüssel und erfreut war auch keiner über den frühen Weckruf des Bäckers, der da lautete: „Hast du meine Sauerteigschüssel gesehen?“ Was haben seine Zechkumpane wohl gedacht, als sie mit dieser Frage aus ihrer Traumwelt gerissen wurden?

Langsam dämmerte es ihnen und sie verstanden, wenn auch noch benommen, die unendliche Größe des Problems. Ohne Sauerteig kein frisches Gebäck – eine Katastrophe, das leuchtet ein. Statt eines Morgenkaffees, dafür war es noch zu früh, ein morgendliches „Hafenbräu“ gekippt. Das unterstützte das gemeinschaftliche „Katastrophennachdenken“. Und siehe da, plötzlich, schon nach einer halben Flasche kam ein Gedankenblitz: „Was macht eigentlich in diesem Moment der Bäcker auf unserem gerade vor kurzem eingelaufenem Schwesterschiff mit der blau-rot-blauen Schornsteinmarke, das ein Hafenbecken weiter liegt?“ „Der hat sicherlich keine Kopfschmerzen und steht jetzt pflichtgemäß in seiner Backstube.“ Unser Tross aus Bäcker und Helfern machte sich sofort auf den Weg. Die Gangway klapperte zu dieser Stunde ganz fürchterlich laut beim Betreten des anderen Schiffes. Aber die weiße Arbeitskluft des Bäckers, seine leere Plasteschüssel mit Abdecktuch sahen harmlos genug aus, um die Bittsteller ohne Argwohn an Bord zu lassen.

Es war immer eine Freude zu erleben, wie Seeleute sich im Ausland, unabhängig von Nationalität und Glauben und ohne Palaver, gegenseitig aus der Patsche halfen. Der besuchte Bäcker war ein freundlicher und verständnisvoller Kollege, der auch sofort begann, in allergrößter Ruhe in der Last zu kramen, um das Objekt der Begierde zu suchen. Unser

Bäcker schien in diesen Sekunden keine Luft mehr zu kriegen und fürchterlich unter Strom zu stehen. „Hat er Sauerteig oder hat er nicht?“ Gottlob, er hatte. Die Anspannung fiel auf einen Schlag von ihm ab, wie bei einer Stromabschaltung und sein Gesicht bekam endlich wieder die gewohnte Farbe. Von seinen Stoßgebeten, gläubig zu werden oder seinen Goldzahn zu verpfänden, wusste er ab diesem Moment nichts mehr. Er hätte auch keine Zeit dazu besessen, denn die saß ihm immer noch wie der Klabautermann im Nacken. Er musste noch die Mehlwürmer aussieben, und wenn er es noch schaffte, backen, backen. Auf ein über ihn hereinbrechendes morgendliches Gewitter mit Blitz und Donner war er nämlich überhaupt nicht scharf.

Stachel im Fleisch

Stacheln im Hintern können das Leben ganz schön erschweren, besonders dann, wenn sie kräftig gewachsen und lang genug sind, um tief ins Fleisch eines Opfers einzudringen. Die Stacheln meiner gesammelten kubanischen Feigenkakteen waren dazu bestens geeignet, wie sich herausstellen sollte.

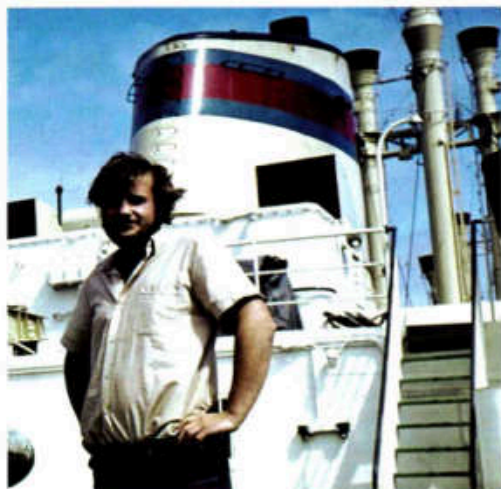
Diese Nacht in Havanna war für uns ebenso unangenehm schwül wie alle vorangegangenen. Keines der Besatzungsmitglieder konnte wirklich gut schlafen. Kurz vor Mitternacht, gerade vom Landgang zurückgekehrt wieder an Bord, vernahm ich Lärm in der Nähe meiner Unterkunft aus der weit geöffneten Kammer des Bäckers, die ich daraufhin betrat. Mir bot sich eine filmreife Szene, die ich leider für die Nachwelt nicht bildlich festhalten und vorerst auch nicht einordnen konnte. Mein Kollege von der Decksgang hing tief nach vorne gebeugt auf der kleinen Back, die Hose von der Hüfte bis tief hinab in die Kniekehlen

gezogen, die blanken Rundungen seines Achterstevens weit hochgestreckt, dabei aber eine dampfende Zigarette zwischen den Lippen. Der Aschenbecher stand übertoll auf der befleckten Tischdecke, genau vor der Nase des gerade in Behandlung befindlichen „Klienten“. Er war eben ein echter Raucher, der heute zusätzlich mal etwas tiefer in die Flasche geschaut hatte. Der Bäcker kniete hinter ihm. Etliche leere Flaschen lagen kreuz und quer auf dem Boden verstreut. Es roch so, wie es aussah.

Für den Bäcker, der die „Weinblattsiegel-Cola-Gläser“ und „Hafenbräu-Flaschen“ leeren half, war es Ehrensache, als „praktizierender Operator“ einzuspringen und



Auf Kurs nach Kuba



Der Autor auf dem Achterdeck von MS BERLIN

dem Kumpan zu helfen. Schließlich kannte er sich mit Fleisch aus. Er war zwar Bäcker, bekam in der Kombüse aber auch damit zu tun.

Jetzt kniete er auf sehr wackeligen Beinen tief gebeugt hinter seinem „Patienten“ und schien tief in dessen Hintern zu schauen, so wie in einen Fernseher. Wer Phantasie besitzt, kann sich leicht vorstellen, dass dieses „Ensemble“ auf den ersten Blick einen sehr seltsamen Eindruck auf mich machte. Doch beim genaueren Hinsehen erkannte ich den tieferen Sinn. Der Bäcker suchte nach Kaktusstacheln im Sitzfleisch seines Kumpels. Die stammten ausgerechnet von den Kakteen meiner Sammlung, wie sich zu meinem Schreck herausstellte. Der Patient hatte sich kurz vorher unfreiwillig auf meine botanische Sammlung gesetzt, als er versehentlich die Tür verwechselte und rückwärts in meine Kammer stolperte. Ich hatte sie nicht verschlossen, um für einen geringen Luftzug als einzige Kühlung das Schott auf dem Haken lassen zu können. Der große Blumenbottich, der sich auf halbem Wege in deren Inneres befand, stoppte seinen Lauf. Er musste eine mächtige Schlagseite gehabt haben, denn irgendwie geriet er mit seinem Achtersteven in eine für ihn recht unangenehme Position und havarierte letztendlich mit meinen Kakteen. Mein selbst gezimmerter Blumenbottich bremste den Taumelnden ruckartig, als er dagegen stieß, sich dabei vermutlich drehte, um mit dem Steiß genau darauf zu landen.

Einige wunderschöne Kakteen zerbrachen, rote und gelbe Blüten waren ärgerlicherweise abgebrochen und der Verursacher des Schadens lag also jetzt einige Kammern weiter zu einer „Notbehandlung“ auf der Back des Bäckers. Die Strafe für seinen Frevel war ihm auf dem Fuße gefolgt. Meine Kakteen hatten sich mit ihren größeren und kleineren Stacheln kräftig gegen den überraschenden Angriff gewehrt, so gut sie es konnten. Und sie verstanden ihr Handwerk, denn am Ende der „Operation“ zählten wir unzählige Beweisstücke, große und kleine Stacheln, die wir gemeinsam aus seinem Unaussprechlichen bargen.

Allerdings schienen Patient und Bäcker, dank vieler flüssiger „Hilfsmittel“, gleichermaßen empfindungsfrei. Ein Wink dafür, dass der Meeresgott uns Seefahrer alle liebte, uns einfach nur glücklich sehen wollte, und deshalb Weinblattsiegel und Hafenbräu erschaffen hatte. Unsere beiden kleinen Sünderlein zeigten bei ihrem Vorgehen die notwendige Ruhe und seemännische Gelassenheit. Nur dadurch konnten sie nach der gemeinsamen abendlichen Genussfreude das anschließende Übel ertragen. Außerdem war es in diesen dramatischen Minuten nicht an der Zeit, auch nur einen Gedanken an Schmerzen zu verschwenden. Beide merkten glücklicherweise davon auch nicht viel. Der Patient nicht in den Momenten, in denen der Bäcker mal wieder mit der Pinzette, oft mit voller Kraft daneben, in das Sitzfleisch des Patienten ziepte. Der Bäcker trug nach dem Gelage Hornhaut auf der Seele und störte sich deshalb nicht im Geringsten an den blauen Flecken und Bluttröpfchen, die sein übermäßiger Druck mit der Pinzettengabel auf die Weichteile des Saufkumpans hervorrief. Es handelte sich ja nicht um sein eigen Fleisch und Blut.

Mich hingegen schmerzte es allein beim Zuschauen. Also gesellte ich mich hinzu und half, die Operation schnell zu Ende zu bringen. Ob wir alle Stacheln erwischten? Ich glaube nicht, denn der Patient hatte inzwischen aufgeraucht, wurde ungeduldig und daraufhin vorzeitig „entlassen“. Falls noch einige fast unsichtbare Stacheln übersehen worden waren, würde sein Körper sie sowieso abstoßen, was er auch später tat.

Am nächsten Morgen und auch noch längere Zeit danach war das Sitzfleisch des „Patienten“ an vielen Stellen mit großen und kleinen Pusteln verziert, die in der Mannschaftsdusche regelmäßig und penibel registriert werden konnten. Viel später, kurz vorm Heimathafen, waren sie immer noch sehr gut zu erkennen.

Der Bäcker wusste allerdings am nächsten Tag nicht mehr viel von den Geschehnissen der vergangenen Nacht.

Im Freyburger Stadtarchiv gestöbert

Am 24. April 2019 jährte sich zum 50sten-Male die Indienststellung des Motorschiffes FREYBURG vom Typ XD bei der Deutschen Seereederei, Träger des Namens einer Stadt, deren wichtigstes Produkt wie in grauer Vorzeit noch immer in aller Munde perlt. Rotkäppchen lebt, und gar nicht so schlecht! Dem Wolf im Schafspelz der Treuhandanstalt war es nicht gelungen, ihr ein Leid anzutun, dank der Zuneigung zwischen Ostseestrand und Erzgebirgskamm. Doch wir schweifen vom Thema ab. Wer erinnert sich noch dieses Stückgutfrachters oder der anderen Schiffe der Deutschen Seereederei, ausgenommen der Seeleute, die auf ihnen einst ihrer schweren Arbeit nachgingen? Am ehesten die Einwohner der namensgebenden Kommunen, dort, wo in den Archiven die Relikte vergangener Zeiten schlummern.

Eine wissenschaftliche Aufarbeitung der partnerschaftlichen Beziehungen zwischen Städten und Gemeinden in den Regionen zwischen Kap Arkona und Fichtelberg und den Schiffen der Deutschen Seereederei steht immer noch aus und wird es vermutlich auch nie geben. Nach 1989 wurde vieles, was daran hätte erinnern können, rigoros entsorgt. Der Schriftwechsel zwischen den Schiffen und den kommunalen Einrichtungen oder anderen Beteiligten dürfte in den meisten Fällen verloren sein. Das liegt nicht nur an den Verlusten durch den politischen Umbruch, sondern auch an den Aufbewahrungsfristen archivwürdigen Materials und am Verfall der Dokumente durch den Zahn der Zeit. Eine Mikroverfilmung schied von vorneherein aus, um die Inhalte für die nächsten 400 bis 500 Jahre haltbar zu machen. Schon heute will kaum noch jemand über das Thema etwas wissen. Und mit dem Tagebuch des Christoph Columbus hält die beste DSR-Story nun einmal nicht mit. Da das Ministerium für Staatssicherheit in diesen beiderseitigen Beziehungen kaum eine Rolle spielte, dürfte das Ganze für eine Doktorarbeit auch nicht interessant genug sein.

Vor allem kleinere Städte, deren Namen durch die Schiffe der Deutschen Seereederei in die Welt getragen wurden, halten zum Teil die Erinnerung an diese ruhmreichen Zeiten aber auch heute noch hoch, sehr davon abhängig ob Einzelpersonen in den Verwaltungen



Liniendienst DDR – Ferner Osten

Ausgehend: ab Rostock	Eingehend: an Rostock
20. 4. M/S „Freyburg“ DDR ETS Hamburg 4. 5., Rotterdam 7. 5., Antwerp 10. 5. ETA Singapur 7. 6., Hongkong 14. 6., Kobe 23. 6., Yokohama 27. 6., Shanghai 3. 7., Chungjin 20. 7.	17. 4. M/S „Altenburg“ DDR ETA Nordkontinent 5. 4.
22. 5. M/S „W. Seelenbinder“ DDR	19. 4. M/S „Frieden“ DDR ETA Nordkontinent 6. 4.
21. 6. M/S „Meyenburg“ DDR ETS Hamburg 27. 6., Rotterdam 1. 7., Antwerp 5. 7.	7. 5. M/S „Halberstadt“ DDR 34. 5. M/S „H. Kapelle“ DDR ETA Nordkontinent 13. 5. 4. 6. M/S „Berlin“ DDR ETA Nordkontinent 24. 5. 5. 7. M/S „Boizenburg“ DDR

dafür einen Faible besitzen oder nicht. In den Archiven größerer Städte ist mittlerweile eine Online-Recherche möglich. Dort können in den Findbüchern einzelne Dokumente zum Thema aufgespürt werden. Im Stadtarchiv Rostock sind zum Beispiel unter dem Stichwort „Freundschaftsverträge

und Patenschaften“ vor allem Dokumenten zu den Patenschaftsbeziehungen mit dem Motorschiff ROSTOCK/DDXE zu finden. In der Datenbank des Stadtarchivs Halle liegt unter dem Bestandsnamen „Ratsbeschlüsse“ eine Vorlage für die Sitzung des Rates am 22. März 1967: „Bereitstellung von Mitteln für die Entwicklung der Patenschaftsarbeit zu Einheiten der Nationalen Volksarmee und des MS ‚Halle‘ der Handelsmarine“, unter dem Stichwort „Urkunden“ der „Partnerschaftsvertrag zwischen der Besatzung des MS ‚Halle‘ und dem Rat der Stadt Halle sowie der Belegschaft des VEB Maschinenfabrik Halle“ von 1967.

Die Angaben in der Online-Recherche-Datenbank des Stadtarchivs von Gera sind präziser. Dort heißt es u. a. in den Aktenbeständen unter dem Stichwort „MS GERA“: „Fotoalbum zum Dank für die herrlichen Tage im März 1965 in unserer Patenstadt Gera. Motorschiff GERA auf Indienreise vom 6. September 1964 bis 6. Februar 1965. Enthält u. a. Fotos vom Berufsalltag der Seeleute, von Ausflügen der Besatzung in fernen Ländern und Fotos von Indern. Fotos von Besuchen in der Patenstadt Gera. Name: Prescher, Jürgen – Zusammenstellung und Fotos.“ Auch ein kurioses Andenken an das Patenschiff fehlt nicht: „Fotomontage der letzten Besatzungsmitglieder Typ IV Motorschiff GERA und Foto des MS GERA. Runde Pressholzscheibe Durchmesser 40 cm.“

Jürgen Prescher kann sich noch gut an den Aufenthalt der kleinen Abordnung der GERA in der Patenstadt nach dem Frauentag 1965 mit Besuchen von Buchenwald und des Stadttheaters erinnern. Womit sich der Kreis schließt.

Dagegen sind zum Beispiel in den Datenbanken der Stadtarchive Erfurt und Magdeburg (noch) keine Hinweise auf Hinterlassenschaften der Schiffe gleichen Namens zu finden. Allerdings könnte das auch daran liegen, dass die Recherche-Datenbanken erst seit kurzem online gestellt und laufend ergänzt werden. Für alle Recherchen im Netz ist hierbei das „Archivportal-D“ eine Ausgangsbasis.

Die Stadtarchive können also gute Quellen sein, um der Geschichte dieser Freundschaften nachzuspüren. In den meisten Fällen hilft nur der direkte Kontakt zu den kommunalen Dienststellen. Allerdings wird der Interessierte auch dort in vielen Fällen nicht mehr fündig. Als Negativbeispiel könnte das Stadtarchiv Altenburg gelten, in dem es keinen einzigen Hinweis mehr auf die ehemalige Existenz des Typ XD-Schiffes ALTENBURG gibt. Dort haben die Christdemokraten nach 1990 mit der Vergangenheit rigoros aufgeräumt. Eine der Ausnahmen bildet das Stadtarchiv des Winzerstädtchens Freyburg an der Unstrut, bekannt durch die marktführende Sektkellerei Rotkäppchen. Hier hat ein rühriger Archivar alles Gedruckte aus der Lokalseite des Bezirksblattes der SED in Halle, der FREIHEIT, und der Ostsee-Zeitung sorgfältig zusammengetragen und mit eigenen Notizen versehen. Anhand dessen lässt sich die Patenschaft zwischen dem Motorschiff FREYBURG und der Stadt Freyburg ziemlich gut rekonstruieren. Auch ein (Nachfolge-)Patenschaftsvertrag zwischen Schiff und Stadt vom November 1981 liegt noch vor.

Darin heißt es unter anderem: „Beide Partner informieren sich in regelmäßigen Abständen und in der jeweils angemessenen Form über bevorstehende und erfüllte Aufgaben sowie über die erreichten Ziele in der Realisierung der staatlichen Planvorgaben.“

Patenschaftsvertrag

zwischen

dem Rat der Stadt Freyburg (Unstrut)
und
der Besetzung des MS "Freyburg"

Hauptanliegen dieses Vertrages ist, die freundschaftlichen Beziehungen zu vertiefen, um beiden Partnern Möglichkeiten zu eröffnen, die gemeinsamen Aufgaben und deren Lösungswege kennenzulernen und Erfahrungen auszutauschen.

Alle Möglichkeiten sind zu nutzen, die Arbeitskraft durch Freizeit, Erholung und kulturellen Austausch zu reproduzieren und die Kollektivbildung durch das Patenschaftsverhältnis zu fördern.

Zur Erfüllung dieses gemeinsamen Anliegens werden folgende Vereinbarungen getroffen:

Dieser Patenschaftsvertrag kann in beiderseitigem Einvernehmen verändert oder ergänzt werden.

Der vorliegende Vertrag ist eine Überarbeitung und Aktualisierung des am 09. August 1970 abgeschlossenen Freundschaftsvertrages.

Freyburg (Unstr.), den 12. November 1981

Rostock, den 12.11.81

Der Rat der Stadt
Freyburg (Unstrut)

Bürgermeister

MS "Freyburg"

Kapitän

Hierbei sollen Lösungswege, die für beide Seiten allgemein verwendbar analysiert und auf die Belange des Partners abgestimmt sein. Insbesondere sollen hierbei Probleme der Effektivität, der Menschenführung sowie die Lösung unserer politischen Aufgaben Beachtung finden." Nach dieser ideologischen Vorrede werden dann konkrete Maßnahmen angeführt, wie der Austausch von Delegationen und briefliche Kontakte. Von Seiten der Besetzung sollten Reiseberichte, Lichtbildervorträge, Fotoaufnahmen vom Bordleben und Freundschaftsgeschenke oder die Lieferung von Exemplaren der Betriebszeitung VOLL VORAUS erfolgen, um junge Menschen für die Berufe der Seefahrt zu gewinnen.

Natürlich gehörte auch die Rechenschaftslegung über die Erfüllung der Vertragspunkte durch die Leiter zum Inhalt des Vertrages.

Wie aus den Dokumenten im Stadtarchiv zu entnehmen ist, wurden alle aufgeführten Punkte über die Jahre mal mehr, mal weniger intensiv in die Tat umgesetzt. Das Folgende könnte somit exemplarisch für derartige Patenschaften stehen.



Klaus Frommherz, erster Kapitän MS FREYBURG

Eine erste Notiz des Archivars vom 4. Dezember 1968 lautet: „Heute teilte die Deutsche Seereederei Rostock mit, dass am 24. Februar 1969 auf der Warnow-Werft das 10.000-Tonnen-Frachtschiff FREYBURG vom Stapel läuft. An diesem Stapellauf nehmen voraussichtlich teil: der Bürgermeister Julius Bock, der Sekretär der Ortsparteiorganisation der SED Gen. Franz Bönner und die beste Oberschülerin der Oberschule Freyburg, welche die Schiffstaufe vornehmen wird.“

Am 23. Januar 1969 vermerkte der Archivar, dass im Zusammenhang mit dem Stapellauf

des Frachtschiffes FREYBURG eine Kameragruppe des Deutschen Fernsehfunks in Freyburg weilte. Die Reportage über den Stapellauf und die in Freyburg gemachten Aufnahmen wurden am 25. Januar vom Deutschen Fernsehfunke in der Abendsendung der Aktuellen Kamera ausgestrahlt.

Mit einem Bild vom Stapellauf der FREYBURG meldete die Ostsee-Zeitung am 25. Januar 1969: „In der Warnowwerft lief gestern als erstes Schiff in diesem Jahr der 14. Frachter vom Typ XD, die FREYBURG, vom Stapel. Mit diesem Schiff wird eine neue Qualität der XD-Serie erreicht: Der Bugwulst (erstmalig für ein DDR-Schiff) und die weitere Automatisierung der Maschinenanlage verleihen dem Schiff eine höhere Geschwindigkeit. Außerdem kann die Maschinenanlage 16 Stunden wachfrei gefahren werden.“ Bei gleicher Maschinenleistung würde eine Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit um 0,5 Seemeilen pro Stunde ermöglicht, hieß es weiter. In einer Kolumne zur Taufe stand in der FREIHEIT unter anderem: „Ich taufe dich auf den Namen FREYBURG.“ Diese Worte, laut und plastisch, gingen am Sonnabendabend über den Bildschirm.

Brigitte Rehwald aus Freyburg hatte sie gesprochen und den Taufakt mit einer Flasche ‚Rotkäppchen‘-Sekt vorgenommen. Freyburg, bekannt durch seinen Weinbau, durch seinen berühmten Sekt, durch Turnvater Jahn wird nun noch bekannter werden, wenn der Schiffsriese der Zehntausender-Serie mit dem Namen FREYBURG am Bug die Weltmeere befährt. Für die Bürger der Stadt im Unstruttal war das Ereignis am Bildschirm zu verfolgen bestimmt ein erhebendes Gefühl. Es ist aber gleichzeitig eine Verpflichtung für sie und ihre Stadt, noch größere Anstrengungen im Wettbewerb zum 20. Geburtstag der DDR zu unternehmen, um diesem guten Ruf vollauf gerecht zu werden.“

Schiffstaufe

Freyburg. Mit dem 24. Januar 1969 wird die Chronik der Jahn- und Weinstadt Freyburg um ein weiteres bedeutsames Ereignis bereichert. Auf der Warnow-Werft läuft an diesem Tage ein 10 130-t-Motorschiff vom Typ XD vom Stapel, das den Namen Freyburg erhält. Die Schiffstaufe wird Brigitte Rehwald, eine der besten Schülerinnen der Polytechnischen Oberschule Freyburg, vornehmen. Außer Brigitte werden bei der Schiffstaufe der Bürgermeister der Stadt Freyburg, Genosse Julius Bock, und der Parteisekretär beim Rat der Stadt, Genossin Rosel Haberzettel, anwesend sein.

Brigitte Rehwald war die bis zu diesem Zeitpunkt jüngste Taufpatin auf der Warnow-Werft. In den Taufakt sei sie besonders eingewiesen und ihr klargemacht worden, dass die Sektfflasche unter allen Umständen beim ersten Wurf zerschellen müsse. Diese Mahnung musste sich Brigitte mindestens zehnmal bis zu dem großen Augenblick anhören. Weiter hieß es, die FREYBURG sei mit 150,5 Meter ein ganz schöner Kasten. Sorgfältig wäre der Korken von der zerschlagenen Sektfflasche aufgehoben worden, um ihn bei der Indienstellung des Schiffes der Besatzung in einem Schmuckkästchen zu übergeben. Nebenbei bemerkt, wurde ein Schiff erstmalig mit einer Flasche Sekt getauft, welche die Delegation der namensgebenden Stadt mitgebracht hatte.

Die Indienstellung des Schiffes erfolgte laut Mitteilung der Reederei an die Stadt am Donnerstag, den 24. April 1969. Eine Abordnung der Stadt machte sich aus diesem Anlass in Rostock mit dem Kapitän und der Mannschaft des Schiffes bekannt. Mit der termingemäßen Auslieferung dieses 14. teilautomatisierten Frachters zum 1. Mai erfüllten die Warnemünder Schiffbauer ihr Wettbewerbsvorhaben wie auch den Staatsplan für die ersten vier Monate des Jahres, hieß es dazu. Die Werftarbeiter benötigten vom Stapellauf des Schiffes bis zum letzten Hammerschlag nur drei Monate.

Der Archivar vermerkte: „Über Rügen Radio erhielt der Rat der Stadt Freyburg am 14. Mai 1969 folgendes Telegramm von dem MS FREYBURG: ‚Verehrter Genosse Bürgermeister, liebe Taufpatin, verehrte Einwohner Freyburgs: Unser Schiff hat am 10. 5. von Antwerpen seine große Reise angetreten. Wir

Radio Rügen meldet

Freyburg: Von der ersten großen Fahrt der M. S. „Freyburg“ traf am 14. Mai 1969, über Rügen-Radio folgendes Telegramm ein: Sehr geehrter Genosse Bürgermeister! Liebe Taufpatin! Verehrte Einwohner Freyburgs! Unser Schiff hat am 10. Mai 1969 aus Antwerpen große Reise angetreten. Wir befinden uns bei den Kanarischen Inseln und wollen am 27. Mai 1969 in Durban sein. Ihnen allen die besten Grüße und alles Gute.

Die Besatzung der M. S. „Freyburg“
Kapitän

befinden uns bei den Kanarischen Inseln und wollen am 27. 5. in Durban sein. Ihnen allen die besten Grüße und alles Gute. Besatzung des MS FREYBURG, Frommherz, Kapitän.“ Nach der Rückkehr des Schiffes von seiner Jungfernnreise weilte am 7. und 8. August eine Delegation der Stadt Freyburg in Rostock, um mit der Besatzung des MS FREYBURG einen Freundschaftsvertrag abzuschließen.

„Rotkäppchensekt für ‚Freyburg‘-Käpt'n“, lautete die Überschrift über einen Artikel, der darüber berichtet. Dort heißt es u.a.: „Wir sitzen im Arbeitsraum des Käpt'n und erwarten Gäste: Eine Delegation der Stadt Freyburg (Unstrut). Bürgermeister Bock, Stadtverordneter Zwiakrisch und die 17-jährige Taufpatin Brigitte Rehwald sind von ihrer Stadt beauftragt, einen Freundschaftsvertrag zu unterzeichnen, dessen Entwurf am 31. Juli 1970 auf der Sitzung des Rates der Stadt verabschiedet wurde. Am 24. Januar 1969 hatte Brigitte Rehwald das Schiff auf den Namen ‚Freyburg‘ getauft. Sie ist die jüngste aller Taufpatinnen der Schiffe unserer Seereederei. Gute schulische Leistungen und gesellschaftliche Arbeit waren der Grund für diese Auszeichnung.

Die Führung durch das Schiff hinterließ bei allen ‚Landratten‘ einen großartigen Eindruck. Nicht nur die komplizierten technischen Anlagen, sondern auch die Schlaf- und Aufenthaltsräume der Besatzungsmitglieder sind auf das modernste eingerichtet.

Am Abend wurde der Entwurf des Freundschaftsvertrages beraten. Um den Kontakt zwischen Stadt und Schiff zu vertiefen, sollen ständige Informationen über die Plan- und Wettbewerbserfüllung ausgetauscht werden; das Bordkollektiv wird von seinen Reisen Berichte, Fotos und Souvenirs für die Ausstellungen in der Stadt und Anschauungsmaterial für den Schulunterricht mitbringen; die Stadt Freyburg stellt Urlaubsplätze für die Mitglieder der Besatzung zur Verfügung, und alle kulturellen Einrichtungen der Stadt können von ihnen kostenlos genutzt werden.“

Am 3. und 4. Januar 1971 weilte eine Delegation des Patenschiffes, bestehend aus drei FDJlern, in der Stadt. Die Besatzungsmitglieder besuchten die Neuenburg, wie die Wartburg erbaut vom Thüringer Landgrafen, und das Jahn-Museum und besichtigten die Rotkäppchen-Sektkellerei. Darüberhinaus nutzten die Gäste die Gelegenheit, in der Oberschule während einer Unterrichtsstunde eine Reiseroute der FREYBURG zu beschreiben und die Fragen der Schüler zu beantworten. Zugleich hinterließen sie den Einwohnern der Stadt einen ausführlichen Reisebericht (siehe Anhang).

Vom 18. bis 20. Juni 1971 weilten auf Einladung der Besatzung des Patenschiffes vier Persönlichkeiten der Stadt in Rostock, darunter der Archivar Pietzsch. Die Besatzung revanchierte sich ein halbes Jahr später im Januar 1972 mit einem Besuch in Freyburg. Diese Abordnung stand unter dem Kommando von Kapitän Artur Fick. Neben der Besichtigung der Stadt und dem Besuch der Sektkellerei hielten die Seeleute Vorträge über ihre Reisen und Erlebnisse in fernen Ländern. So steht es geschrieben.

Im Sommer 1974 lag die FREYBURG in Warnemünde in der Werft. Eine Delegation der Stadt weilte in der Ostseemetropole Rostock, um die Beziehungen aufzufrischen.

Ein Jahr später, im Juli 1975, fuhren neun Schüler der POS Freyburg mit ihrem Direktor nach Rostock, um das Patenschiff auf freundliche Einladung des Kapitäns zu besuchen. Der Kapitän persönlich nahm die Delegation auf dem Rostocker Bahnhof in Empfang. Ein Vollmatrose und eine Stewardess zeigten den Schülern das Schiff. Nach dem Abendessen setzten sich alle zusammen, um sich in gemütlicher Runde bei Musik und Bowle besser kennenzulernen. Als Gastgeschenk war wie zu allen anderen genannten Anlässen eine Geschenkpackung Rotkäppchen-Sekt mitgebracht worden. Die Freyburger erhielten ein Buch, in dem über die Fahrten der FREYBURG berichtet wurde. Drei Wochen später besuchte auf Einladung der Schüler eine Gruppe von FDJlern des Schiffes, eine Stewardess und vier Matrosen, die Jahnstadt. Da ihr Verweilen vom 3. bis zum 9. August 1975 etwas länger dauerte, bestand für sie unter anderem die Gelegenheit den Kyffhäuser zu besuchen und einen Subbotnik in der Sektkellerei zu leisten. Dazu schrieb Matrose Klaus Handschak:

„Quartier bezogen wir in der Jugendherberge, wo wir uns auch gleich wie zu Hause fühlten. Den Abschluss des Anreisetages bildete eine Wanderung zum Schloss, von dessen Höhe uns die Stadt Freyburg und das herrliche Unstruttal zu Füßen lag. Am Montag besichtigten wir die Freyburger Sektkellerei. Zwei Jugendliche führten uns durch die alten und neuen Produktionsstätten. Unsere Vorstellungen von einer Sektkellerei gingen teilweise auseinander, aber was wir hier sahen, übertraf alle Erwartungen. Eine Flasche Sekt lässt sich leicht trinken. Was für eine schwere Arbeit dahintersteckt, kann man sich kaum vorstellen. Am Nachmittag fand zu unserer Freude eine Verkostung statt. Wir Seeleute sind ja allenthalben gewohnt, doch die warf uns teilweise auf die Bretter. Ein Lob dem Freyburger Sekt! (...) Spät schlafen gehen und dann ein Arbeitseinsatz? Ob das wohl gut geht? Auf alle Fälle standen wir am Mittwoch pünktlich um 6.30 Uhr vor der Sektkellerei, und mehr als blamieren konnten wir uns auch nicht. Erst Paletten mit Zuckersäcken

Besatzung des MS „Freyburg“ zu Besuch in Freyburg

Eine Delegation des MS „Freyburg“ unter Leitung des Kapitäns Artur Fick befindet sich zur Zeit in der Jahn- und Weinstadt Freyburg, der Patenstadt des MS „Freyburg“. Neben der Besichtigung der Stadt und Besuchen von Betrieben halten die Seeleute in der polytechnischen Oberschule Vorträge über ihre Reisen und Erlebnisse in fernen Ländern.

Dieser Besuch dient der noch engeren Verbindung zwischen der Besatzung des Patenschiffes und der Patenstadt.

fahren und dann Weinreben verschneiden. Nicht gerade anstrengend, doch haben wir alles richtig gemacht? Die Weinreben haben bis zu unserer Abreise durchgehalten, eher sind sie nicht eingegangen. Sollte dies der Fall sein, so bitten wir um Reklamation an unsere Schiffsleitung.“

Die Taufpatin hatte inzwischen geheiratet, hieß nun Brigitte Bonsack, und man traf auch mit ihr zusammen. Auf Wiedersehen im Rostocker Überseehafen, hieß es zum Abschied.

Dazu kam es erst im November 1977, als eine Delegation aus Freyburg in Rostock weilte, um die bestehenden Kontakte mit der Besatzung des MS FREYBURG aufzufrischen. Von herzlichen Begegnungen war die Rede, die dafür Sorge tragen sollten, die kameradschaftlichen Beziehungen weiter zu vertiefen.

„Drei Tage waren wir zu Gast auf unserem Patenschiff“, lautete die Überschrift eines Berichtes vom Juli 1979, als sechs Schulabgänger der Polytechnischen Oberschule Freyburg, die ihre Prüfungen mit Auszeichnung bestanden hatten, die FREYBURG besuchten. Der dreitägige Besuch an Bord stand unter dem Zeichen der seit zehn Jahren bestehenden Patenschaftsbeziehungen. Vom Kapitän persönlich empfangen, waren die Jugendlichen



Blick auf das Winzerstädtchen Freyburg

von der Größe des Schiffes tief beeindruckt. Sie betonten, dass Sinn und Zweck solcher Patenschaftsbeziehungen seien, das Leben der Seeleute kennenzulernen, durch Besuche den Kontakt zu pflegen und mehr Verständnis für ihre schwere Arbeit aufzubringen. Aus der Karibik hatte die Besatzung Korallen, Muscheln und Seesterne als Anschauungsmaterial für die Schule mitgebracht. Eine Journalistin hatte zuvor im Auftrag der URANIA eine Indienreise mit der FREYBURG mitgemacht, über die als Höhepunkt des Aufenthaltes in einem längeren Lichtbildervortrag berichtet wurde.

Nach zweieinhalb Jahren Pause in den Kontakten wurde in der Tageszeitung mitgeteilt, dass der Rat der Stadt die Beziehungen zum Patenschiff wieder enger gestalten will.



Unstruttal bei Freyburg



Freyburger Weinterrassen

Eine Delegation der Wein- und Jahnstadt hatte bereits im Sommer 1981 dem Schiff einen Besuch abgestattet. Nun erwartete die Stadt im Herbst dessen Erwidern, um einen neuen Patenschaftsvertrag abzuschließen. Die Abordnung des Schiffes stand wiederum unter der Leitung von Kapitän Fick. Ziel dieses Freundschaftsbesuches war die Stabilisierung der Patenschaftsbeziehungen, Anknüpfung von Kontakten zwischen der FDJ-Grundorganisation des Schiffes und der Stadt, Austausch von Erfahrungen, Kennenlernen von Betrieben und Einrichtungen sowie Jugendliche für den verantwortungsvollen Beruf eines Seemanns zu interessieren.

Damals wurde ein Album – Resümee einer Reise nach Kuba/Mexiko – mit Fotos und Zeitungsausschnitten übergeben, das in Freyburg immer noch in Ehren gehalten wird und über die wohl bekannteste Reise des Schiffes vom 29. Juli bis 9. Oktober 1981 berichtet. Das Besondere daran: Am 12. September 1981 um 14.22 Uhr telefonierte der Kapitän mit dem Generalsekretär und

Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker, der zu einem Staatsbesuch in Mexiko weilte. (vgl. BG Bd. XVI „Eine Gute-Nacht-Geschichte“)

Im März 1984 wurde noch einmal ein Besuch Jugendlicher an Bord des Schiffes vermeldet. Ziel war diesmal nicht allein die Besichtigung des Schiffes, sondern die FDJler des MS FREYBURG hatten darum gebeten, ihnen Material über einen Antifaschisten zur Verfügung zu stellen, um dessen Namen die Grundorganisation an Bord kämpfen wollte. Natürlich hatte auch in Freyburg ein Antifaschist gelebt, sodass dem Wunsche nachgekommen werden konnte.

Im Februar 1987 gibt es letztmalig einen Beleg über die patenschaftlichen Beziehungen zwischen dem Schiff FREYBURG und der namensgleichen Stadt, als am 19. Februar 1987 Kapitän, Offiziere und andere Besatzungsmitglieder in den Mauern des Winzerstädtchens weilten. Bei dieser Gelegenheit sollte wiederum der Patenschaftsvertrag erneuert werden, vor allem die Kontakte zwischen den FDJlern des Schiffes und der Freyburger FDJ-Stadtleitung sollten ausgebaut werden.

Damit enden die überlieferten Mitteilungen über die Patenschaft dieser Partner. Gab es in der Vergangenheit gegenseitige Besuche im Abstand von zwei, drei Jahren, so setzte das Jahr 1989 andere Prioritäten und letztlich war zum Jahresende 89 alles Bisherige perdu, auch die sozialistischen Patenschaften zwischen den Schiffen der DSR und den Städten und

Gemeinden des Landes. Bei einem großen Kehraus wurden die Aktenordner geleert. Auf weitergehende Details kann in Freyburg wie auch anderswo nicht zurückgegriffen werden, ausgenommen durch eine Befragung noch lebender Augenzeugen.

Der erste Brief, geschrieben von der Besatzung des MS FREYBURG an die Einwohner der Patenstadt, der wiederum exemplarisch für solche Berichte stehen könnte, ist der Nachwelt erhalten geblieben. Er wurde in der Tageszeitung veröffentlicht und vermutlich von den Lesern in der Stadt und ihrer Umgebung mit Interesse zur Kenntnis genommen.

Im Bordbuch des MS FREYBURG geblättert

Seit dem Abschluss des Patenschaftsvertrages zwischen der Stadt und dem Schiff FREYBURG am 9. August 1970 in Rostock sind etwa vier Monate vergangen. Es wird sicher interessieren, wo wir in diesen vier Monaten umhergekreuzt sind und was wir erlebt haben. Vorweg gesagt, für uns hat diese Reise kaum etwas Neues gebracht, denn die Häfen in Südostasien werden regelmäßig von unseren Schiffen angelaufen, sodass sie auch uns bestens bekannt waren.

Aber immerhin haben wir während der vergangenen Reise nahezu 30.000 Seemeilen zurückgelegt und dabei 17.600 Tonnen Ladung befördert. Das ist nicht wenig. Man kann sich leicht ein Bild von diesen Dimensionen machen, rechnet man aus, wie viele Eisenbahnwaggons benötigt werden, um diese Ladungsmenge zu erfassen, die in einem einzigen Schiff untergebracht werden kann.

Doch nun zum Ablauf unserer Reise. Bezeichnet ist sie mit 4-5/70 (4/70 ausgehend, 5/70 heimkehrend). Am 17. August verließen wir Rostock. Nach den Ladehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen ging es dann am 29. August auf die große Seereise. Wollten wir all die Güter, die wir geladen haben, hier namentlich aufzählen, so müssten wir eine Liste hinzufügen. Einige sollten aber dennoch genannt werden, um Ihnen einen Begriff zu geben, was auf einem Schiff alles transportiert wird.

Zucker, Düngemittel, alte und neue Autos, alte Autoachsen, Öl in Fässern, Pflanzenschutzmittel in Fässern, Säuren in Plastekanistern, eine große Menge anderer Chemikalien in Säcken, Druckpapier, alte Zeitungen, Toilettenpapier, gefrostete Hähnchen, tiefgekühlte Butter, Zigaretten, Spirituosen usw. usw.

Damit gingen wir also auf die Reise. Am 2. September waren wir bei den Kanarischen Inseln und überquerten am 7. September den Äquator von Norden nach Süden. Anlässlich dieser Querung wurde die schon lang erwartete, gleichwohl auch „gefürchtete“ traditionelle Äquatortaufe zelebriert. Bei dieser Gelegenheit werden nämlich die „Neuen“ an Bord mit einer zünftigen „Waschung“ (Taufe) in das Reich Neptuns aufgenommen. Diese Zeremonie macht namentlich den Täufern und Zuschauern großen Spaß, während die Täuflinge doch mit recht gemischten Gefühlen die rituellen Handlungen ausführen oder über sich ergehen lassen.

Aber abends, wenn sich dann alles wieder zum frohen Beisammensein in der Messe eingefunden hat, ist die Freude dann ungeteilt. Jetzt gibt es die so begehrten „Taufscheine“, dessen Besitzer beliebig oft den Äquator passieren darf. Dieses geschah auf der vergangenen Reise übrigens nicht weniger als sechsmal. Hiervon merkt man allerdings im Bordalltag nichts. Wobei es natürlich vorkommt, dass „Neue“ und Passagiere nach der Äquatorlinie Ausschau halten und meinen, sie hätten die Passage bemerkt. Daraus kann man sehen, dass es nicht nur an Land Leute gibt, die das Gras wachsen hören. Das Gegenstück existiert auch auf See. Nun segelten wir südwärts weiter, hin und wieder einem Schwarm fliegender Fische aufscheuchend, die schwarmweise aus dem Wasser kamen und im Gleitflug oftmals mehrere hundert Meter zurücklegten.



im Hafen von Mombasa

Am 13. September umrundeten wir das Kap der Guten Hoffnung, die Südspitze Afrikas, und nahmen Kurs auf unseren ersten Löschhafen Mombasa (Kenia) in Ostafrika. Hier kamen wir am 19. September an. Alles war vorbereitet und organisiert, sodass sofort mit den Löscharbeiten begonnen werden konnte. Wir hatten 1600 Tonnen zu löschen und 800 Tonnen Ladung zu übernehmen. Das dauerte natürlich ein paar Tage, die etwa die Hälfte

der Besatzung nutzte, um jeweils für einen Tag auf „Safari“ zu fahren. Frühzeitig fuhren wir von Mombasa mit einem Landrover ab und erreichten den Nationalpark Kenias bei Tagesanbruch. Den ganzen Tag fuhren wir nun durch dieses Tierreservat und konnten alle



bekannten afrikanischen Großtiere in freier Wildbahn, oftmals nur wenige Meter vom Auto entfernt, beobachten und fotografieren. Am Abend kehrten wir dann wieder an Bord zurück. Wir waren zwar alle wie zerschlagen von der Autofahrt in afrikanischer Sonne über holprige Steppenwege, aber auch voll neuer Eindrücke und Erlebnisse, lernten wir doch u. a. Tiere, die wir bisher nur in Zoologischen Gärten sehen konnten, in ihrer natürlichen Umgebung auf freier Wildbahn kennen.

Am 25. September sagten wir jedoch Afrika ade, und die Reise über den Indischen Ozean begann, vorbei an dem südlichen Atoll der Malediven nach Penang. Dieser Hafen und Port Swettenham sind die wichtigsten Häfen an der Westküste Malaysias. Sie werden von uns seit Jahren ständig angelaufen, sowohl als Lösch- als auch heimreisend wieder als Ladehäfen. Penang selbst ist eine Insel, die etwa eine Seemeile vom Festland entfernt liegt und ein großes Geschäfts- und Handelszentrum darstellt. In Georgetown, der Stadt auf der Insel, hatten wir nur zu löschen und konnten nach zwei Tagen nach Port Swettenham weiterdampfen. Nach zehnstündiger Fahrt kamen wir am 5. Oktober nachmittags an und sollten am 7. Oktober, dem Tag der Republik, fertig sein. Es ist selbstverständlich, dass wir diesen Tag auch an Bord feierlich begehen.

Da wir aber am 7. Oktober wieder versegelten, begingen wir den Geburtstag der Republik schon am 6. Oktober mit einer Feierstunde und anschließendem gemütlichen Beisammensein. Wie schon gesagt, war der 7. Oktober dann wieder ein normaler Arbeitstag für uns; Auslaufen und Versegeln nach Singapore, eine Reise von etwa 12 Stunden.

Auch in Singapore gingen die Löscharbeiten zügig voran, sodass wir dann am 11. Oktober nach Hongkong weiterdampfen konnten. Nach reichlich drei Tagen hatten wir dann das Endziel unserer Ausreise erreicht. Auch Hongkong ist ein schneller und gut organisierter Hafen. Allerdings bekamen wir hier eine Verzögerung durch einen vorbeiziehenden Taifun. Die Ladungsarbeiten mussten für nahezu zwei Tage unterbrochen werden.

Die Ausreise war somit in Hongkong beendet und unsere Heimreise begann. In Ballast (leeres Schiff) ging es nun nach Surabaya auf der Insel Java (Indonesien).

Hier wurden die ersten 3700 Tonnen Ladung übernommen, und am 27. Oktober ging unsere Reise weiter. Singapore wurde nochmals kurz zur Brennstoffergänzung angelaufen. Zur restlichen Ladungsübernahme ging es wieder nach Penang und Port Swettenham. Die Ladung bestand aus Futtermitteln, Gummi, Palmkernen, Kakaobohnen, Zinn, Eisenbahnschwellen und einer großen Menge Schnittholz. Das Schiff war nun voll bis unter die Lukendeckel und dazu noch 670 Tonnen Holz an Deck; insgesamt 8760 Tonnen Ladung.

Jetzt waren wir soweit, Asien vollends zu verlassen und um Kurs auf Europa zu nehmen. Die Decksladung war gut gelascht, abgedeckt und festgezurt, die Besatzung war gesund und alle anderen Dinge, die zum Schiffsbetrieb gehören, in gutem Zustand. So verließen wir am 6. November abends Port Swettenham.

Schon am nächsten Tag kam etwas dazwischen, was uns zwang, nochmals Penang anzulaufen. Unser II. Technischer Offizier hatte sich das rechte Fußgelenk arg verletzt. Es bestand der Verdacht eines Bruches. Wir ankernten abends auf der Reede von Penang. Der Offizier wurde mit einem Motorboot an Land gefahren und in einem Hospital untersucht.



Blick auf den Hafen von Hongkong



Straßenszene in Surabaya

Glücklicherweise war nichts Ernsthaftes eingetreten, sodass er gleich wieder an Bord kam und wir unsere Reise fortsetzen konnten. Die Reise über den Indischen Ozean verlief bei ausgezeichnetem Wetter sehr gut. Am 17. November bekamen wir gegen Mitternacht den afrikanischen Kontinent wieder in Sicht. In dieser Nacht setzte ein steifer Südwest ein, den wir genau von vorn bekamen und wir gegen die grobe See ankämpfen mussten. In diesen Stunden mel-

dete sich dann eine Stewardess krank (nicht seekrank). Die Sache war bedenklich, und es musste etwas unternommen werden.

Schließlich wurde entschieden, einen nahegelegenen Hafen anzulaufen, um eine ärztliche Untersuchung vornehmen zu lassen. Der zweite Fall auf dieser Reise. Der nächste Hafen war Port Elizabeth in Südafrika. Die Verbindung mit den Behörden war schnell hergestellt und die Einlaufgenehmigung wurde erteilt.

Der Wind hatte inzwischen noch mehr aufgefrischt, und wir waren froh, als das Schiff fest vertäut in Port Elizabeth an der Pier lag. Ein Ausbooten der Kranken, wie z. B. in Penang auf Reede, war hier wegen des starken Windes und des hohen Seeganges nicht möglich.

Unser Vertreter (Agent) war gleich zur Stelle und hatte auch einen Arzt mitgebracht. Die Untersuchung fand statt, und es wurde vom Arzt entschieden, dass die Stewardess ins Krankenhaus zur weiteren Behandlung eingeliefert werden musste, d. h. sie musste von Bord und in Port Elizabeth bleiben, während wir die Reise fortsetzten, ohne sie mitzunehmen. Es war allen nicht einerlei, aber es half doch nichts. Eine andere Lösung gab es leider nicht.



Chinamarkt in Singapore

Wir setzten nun wieder unsere Reise nach Antwerpen fort, und bei ausgezeichnetem Wetter umrundeten wir das Kap der Guten Hoffnung. Der Atlantik zeigte sich uns von seiner besten Seite. Bei glatter See und leichtem Wind ging die Fahrt nun wieder nach Norden, dem europäischen Kontinent entgegen. Verschiedentlich mussten wir auch einmal stoppen, um notwendige Reparaturen an der Maschine vornehmen zu können. Das ist nur verständlich, wenn



Tempel in Penang

man sich vorstellt, was solch eine Schiffsmaschine leisten muss. Tag für Tag und auch in der Nacht treibt sie unser Schiff mit einer Geschwindigkeit von mehr als 18 Knoten voran. Die Stimmung an Bord war ausgezeichnet, dennoch wollten wir es schaffen, an den Weihnachtsfeiertagen zu Hause zu sein.

In Höhe der Kanarischen Inseln bekamen wir Dünung. Bei spiegelglatter See hob und senkte sich das Schiff wie in einem Sturm. Ja, fünf bis sieben Meter hohe Dünung macht sich schon bemerkbar. Jetzt war auch noch letztmalig die Gelegenheit zu einem Besuch unseres Schwimmbeckens gegeben, da doch von Tag zu Tag das Temperaturgefälle schon deutlich spürbar wurde.

Wenig später ging es in die Biscaya. Wieder hatten wir gutes Wetter, wobei uns nur die schwere Dünung wiederum zu schaffen machte. Eine solche Dünung zeigt immer an, dass in der Ferne gewaltige Naturgewalten wirken, die das Wasser aufpeitschen, sodass es sich erst über Tausende von Seemeilen beruhigen kann. Für die Biscayapassage benötigten wir einen guten Tag, und kaum hatten wir die Insel Ushant passiert, als wir uns schon inmitten einer Vielzahl von Schiffen befanden, die ja ständig im Ärmelkanal zu finden sind. Hier ist die Navigation äußerst schwierig, und die Offiziere und Matrosen auf der Brücke müssen all ihr Wissen und Können beweisen.

Unser erster europäischer Hafen, Antwerpen, wurde am 6. Dezember erreicht. Bis zum 12. Dezember weilten wir dort, während die Hafenarbeiter die für Antwerpen bestimmte Ladung, bestehend aus Futtermitteln und Schnittholz, löschten.

Leider verzögerte sich hier der Auslauftermin um zwei Tage, da die Hubsauger, mit denen die Schüttgutladung Futtermittel gelöscht wurde, nicht die gewünschte Leistung erbrachten. Aber am 12. Dezember hieß es wieder „Leinen los“ und weiter ging unsere Fahrt im Nebel nach Hamburg. In der Nacht zum 13. Dezember machten wir im Hafen fest, und bald darauf begannen auch schon die Löscharbeiten. Wie schon auf der Ausreise, lagen auch diesmal im Hamburger Hafen viele Schiffe unserer Reederei. Solche Gelegenheiten werden immer zu gegenseitigen Besuchen genutzt, wo Freundschaften erneuert, Erfahrungen ausgetauscht und Neuigkeiten, auf die jeder Seemann gespannt ist, berichtet werden.

Die Meisten von uns erledigten hier noch kleine Einkäufe für Weihnachten, und so verging die Zeit wie im Fluge, bis wir in den Abendstunden wieder ausliefen und unserem letzten ausländischen Hafen dieser Reise zustrebten.

Die Seereise, wieder im dichten Nebel, dauerte nur wenige Stunden, aber völlig ungewohnt war es für uns, dass wir auf der Reede bleiben mussten. Auf Grund des ungewöhnlich dichten Nebels wurde nicht gelotst, und die Schlepper arbeiteten nicht. So ankerten wir neben etwa weiteren 80 Schiffen vor Rotterdam. Einen reichlichen Tag mussten wir uns gedulden.

Dann ging der Anker hoch, und nach weiteren vier Stunden waren wir in der Nacht vom Sonntag zum Montag wieder im Hafen. Jeder an Bord dachte an Weihnachten und wo er es wohl verbringen würde. Aber leider war uns das Glück nicht hold, das Fest im heimatlichen Hafen verbringen zu können.

Erst am Nachmittag des 24. Dezember waren die letzten Löscharbeiten beendet, und um 17.00 Uhr liefen wir aus. Natürlich wurde dennoch das Weihnachtsfest feierlich begangen. Unter dem geschmückten Weihnachtsbaum, vor netten bunten Tellern und einem Glas Wein fanden sich die wachfreien Besatzungsmitglieder zusammen.

Das Schiff jedoch nahm Kurs auf Skagen und umrundete den nördlichsten Punkt unserer Reise bei gutem Wetter und mäßiger Sicht. Wenig später grüßte uns ein Küstenschutzschiff der Volksmarine, und in den Mittagsstunden des 2. Weihnachtsfeiertages hatten wir die Reede von Warnemünde erreicht. Auch hier mussten wir uns noch ein wenig gedulden, denn der Rostocker Überseehafen war voller Schiffe, und für uns musste erst Platz am Passagierpier von Warnemünde gemacht werden.

In den Morgenstunden des 27. Dezember hieß es dann zum letzten Mal auf dieser Reise „Klar vorn und achtern“, und vorbei an der Mole von Warnemünde strebten wir unserem Liegeplatz zu.

Hier endete nun unsere letzte Reise im Jahr 1970. Mit großem Stolz erfüllt uns die Nachricht, dass wir unseren Plan 1970 erfüllt und übererfüllt haben.

Im vergangenen Jahr haben wir viele neue und unvergessliche Eindrücke gewonnen, wir haben gut und oftmals hart gearbeitet, wir haben Freunde gewonnen und unsere Republik würdig im Ausland vertreten.

Wir versprechen Ihnen, liebe Genossen und Bürger unserer Patenstadt Freyburg, dass wir auch im neuen Jahr 1971 alle unsere Kraft dafür einsetzen werden, um noch größere Erfolge zu erzielen und um das in uns gesetzte Vertrauen wiederum voll zu rechtfertigen.

Die Besatzung Ihres Patenschiffes MS FREYBURG

Epilog: Motorschiff FREYBURG wurde von der Deutschen Seereederei GmbH am 26. Februar 1993 in Hamburg an Pampero Shipping Corp. Monrovia verkauft und in PAMPERO umbenannt. 1994 ging das Schiff an Astove Steamship Co. Ltd., Port Luis, neuer Name wieder FREYBURG. Am 1. September 1997 kam das Schiff in Alang, indischer Bundesstaat Gujarat, zum Abbruch an.

Redaktion

Der Pilzanker

Im „Hinterhof“ des Hauses der Schifffahrt in Rostock, Lange Straße 1, Sitz der Reederei F. Laeisz, verbirgt sich auf dem Dach der Tiefgarage – eine durch einen Metallzaun abgesperrte Grasfläche ohne Zutrittsporte – eine maritime Plastik, die früher einen Platz am Verwaltungsgebäude der Deutschen Seereederei am Überseehafen Rostock einnahm. Vor dem Monument liegt eine Tafel, deren Inschrift aus der Entfernung, ohne den Zaun zu übersteigen, kaum zu lesen ist.

Um es vorweg zu nehmen – der Name des Bildhauers ist auf der Tafel falsch dokumentiert. Er heißt in Wahrheit Günter Kaden.

Zu der Historie dieses Denkmals einige Bemerkungen:

2012 hieß es in einem Leserbrief an das Rostocker Anzeigenblatt BLITZ: „Nun ist es soweit, das Verwaltungsgebäude der DSR im Überseehafen Rostock fällt der Abrissbirne zum Opfer. Nach der Wende wurden das Gebäude und die Umgebung öfter saniert und modernisiert und hatte zum Schluss die Bundeswehr als Nutzer. Danach war es lange mit Leerstand ‚gesegnet‘. Nun geht es den Weg, den schon so viele Gebäude des Hafens gegangen sind! Man bekommt den Eindruck, dass hier der Zustand der

50er-Jahre wieder einzieht! Zur Zeit wird fleißig entkernt und dann kommt die Birne. Ein prägnantes Merkmal außerhalb des DSR-Gebäudes war eine Granit-Statue in Form eines Ankers. Diese sollte an die auf See gebliebenen Seeleute erinnern. Ende der 70er wurde dieses Kunstwerk aufgestellt. Nun ist das Kunstwerk verschwunden. Die Frage stellt sich doch: Wo ist es und warum findet man keinen Platz dafür? Oder ist alles in bester Ordnung und schon alles geregelt? Wer weiß da was? Denn nebenbei: Die Büste von Hans Beimler (1918 Mitglied des Matrosen- und Soldatenrates in Cuxhaven, Politkommissar des „Thälmann-Bataillons“ der XI. Internationalen Brigade im Spanischen Bürgerkrieg – Redaktion.) steht ja auch noch im Seehafen neben dem Verwaltungsgebäude!“

Die Sorge war berechtigt, trieben und treiben doch zwischen Kap Arkona und Fichtelberg noch immer moderne Bilderstürmer als Sieger der Geschichte ihr Unwesen.

Peter Geitmann (Sekretär Schifffahrt der Gewerkschaft Verdi) wusste im Januar 2013 schon mehr, als er den Vorschlag unterbreitete den sogenannten „Quirl“ aus dem Überseehafen



Die Gedenktafel



Die Reste des DSR-Gebäudes im Überseehafen Rostock



Dieses maritime Seefahrtssymbol – geschaffen von dem Künstler Günter Kaden – wurde am Vorabend des 30. Jahrestages unserer Republik vor dem DSR-Gebäude im Überseehafen eingeweiht.

Fotos: (2) R. Zidorn

Das Denkmal am 19. November 1979 und heute (li.)

statt auf das Dach der Tiefgarage vor das Haus der Schifffahrt am nördlichen Ende der Langen Straße zu setzen. Er betrachtete den am Ende gewählten Standort als suboptimal, weil der Anker dort möglicherweise zwar von Farbe sprühenden Schmutzfinken verschont bleibe, aber von niemand gefunden und beachtet würde. Wie bekannt, wurde diesem Anliegen nicht entsprochen. Der Platz vor dem Haus der Schifffahrt wird viel publikumsträchtiger alljährlich für den Weihnachtsmarktrummel gebraucht.

Zum gleichen Zeitpunkt war man sich nicht im Klaren darüber, welche Bewandnis es überhaupt mit diesem Kunstwerk habe. Um Kunst handelte es sich zweifellos, aber um welche? Beim Künstler wurde angefragt, aus welchem Grund dieses Werk bei ihm in Auftrag gegeben worden sei. Der Bildhauer teilte mit, dass diese Skulptur als Denkmal für die auf See gebliebenen Seeleute konzipiert worden ist. Davon war allerdings in den im VOLL VORAUS zu lesenden Veröffentlichungen zum Thema keineswegs die Rede gewesen. Es ist eher anzuzweifeln, dass vor 1990 die Absicht bestanden hatte, auf solche öffentliche Weise den auf See gebliebenen Fahrern der Deutschen Seereederei zu gedenken.

Vielmehr sollte damit die Arbeit der DSR-Seeleute beim Aufbau des Sozialismus gewürdigt werden. Das ging nach 1990 natürlich gar nicht mehr. So wurde den Angaben des Künstlers nur zu gerne gefolgt, der um das Überleben seines Werkes fürchten musste, wenn er den wahren Auftragsgrund offenlegte.

Günter Kaden, sein Atelier befindet sich in Wendischhagen am nördlichen Ufer des Malchiner Sees, unterschrieb am 7. Juni 1977 einen Werkvertrag im Rahmen der Schaffung architekturbezogener Kunstwerke für den Bezirk Rostock. Er fungierte als Auftragnehmer für das Vorhaben „Plastisches Symbol für Betriebs- und Hafeneingang Überseehafen Rostock-Petersdorf“. Das „Büro für baugebundene Kunst, Rostock“ war der gesellschaftliche Auftraggeber. Kaden erhielt konkret den „Auftrag zur Schaffung eines plastischen Gestaltungselements in Form eines Ankers am Hafeneingang.“ Die Plastik sollte aus weißem bulgarischen Marmor bestehen, der Sockel aus Diabas (Basaltisches Ergussgestein – Gestein des Jahres 2017). Im Vorfeld der Unterzeichnung des Vertrages fanden Gespräche zwischen AG und AN statt, in denen man sich für die Darstellung eines Ankers als maritimes Symbol entschieden hatte.

Als Honorar wurde eine Summe von 10.000,- Mark vereinbart. Letztlich handelte es sich in dieser Phase lediglich um ein architektonisches Formgebungsteil mit Bezug zur Seefahrt ohne ideologischen Hintergrund.

Im Überleitungsvertrag vom 13. Februar 1978 wurden die Pflichten und Rechte des Auftraggebers auf den VEB Deutfracht/Seereederei übertragen. In einer Nachtragsvereinbarung zwischen diesem neuen Auftraggeber und dem



Bildhauer Günter Kaden (r.) am Modell des Auftragswerkes unseres Kombinates, Hans-Joachim Mokross und Reinhard Wolff, Funkoffiziere auf MS „Neubrandenburg“ bzw. „Bernburg“, waren interessierte Zuhörer seiner Erklärungen. Beide gaben dieser Form einer maritimen Plastik als Symbol für die Seeschifffahrt ihre volle Zustimmung.

aus VV vom 03. Juli 1978



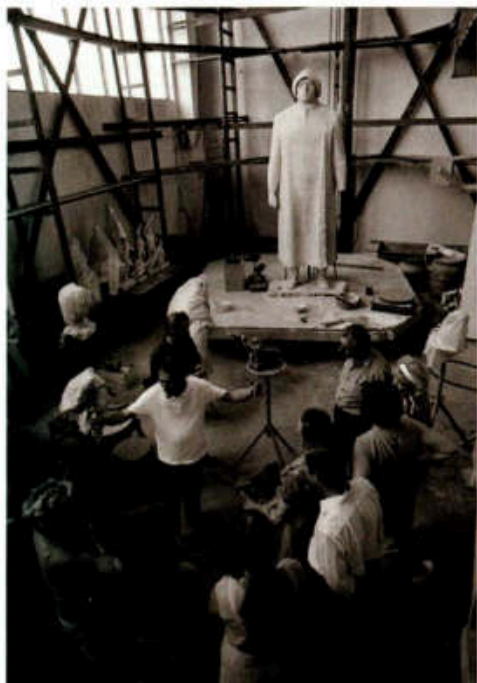
Am Vorabend unseres 30. Republikgeburtstages wurde vor dem Haus der DSR im Überseehafen in Anwesenheit des Sekretariats unserer Kreisleitung, zahlreicher Werktätiger und des Bildhauers Günter Kaden das maritime Symbol für unsere Seeleute eingeweiht. Mit einem Blumengebinde, das der stellvertretende Generaldirektor Günter Zieftrath, an dem Symbol niederlegte, wurden alle Seeleute zum Tag der Republik und zum Tag der Seeverkehrswirtschaft begrüßt und ihnen Dank und Anerkennung für ihre vollbrachten Leistungen gesagt.

aus VV vom 22. Oktober 1979

Bildhauer wurde nun als konkreter Standort jener vor dem Kombinatgebäude im Bereich des Haupteinganges zum Überseehafen genannt. Als Bearbeitungszeitraum wurde der 1. Dezember 1978 bis 15. April 1979 vereinbart. Neben anderen vertraglichen Regelungen bemaß sich das Gesamthonorar nun auf 13 TM.

Von einer Deutung des Seefahrtssymbols in diese oder jene Richtung war in den Dokumenten immer noch nicht die Rede.

Im Juni 1978 wurde ein Modell der maritimen Plastik im Maßstab 1:3 dem interessierten



Der Bildhauer W. Eckhardt bei einer Vorstellung seines Kunstwerkes



Denkmal der Hochseefischer im Fischereihafen



Gedenkstätte der Hochseefischer im Fischereihafen

Publikum im Seemannsclub Oldendorf vorgestellt. Günter Kaden erklärte, wie er zu dieser Form für ein spezifisch seemännisches abstraktes Kunstwerk gekommen sei. Ruhe und Statik bei gleichzeitiger Dynamik sollte das Seefahrtssymbol ausstrahlen. Anwesende Seeleute bestätigten in einer Pressemeldung, dass hier etwas entstünde, das auf moderne Art das Neue in der Schifffahrt symbolisiere. Das Modell lasse sowohl Bezüge zu einem Anker als auch zum Querschnitt eines Schiffes oder eines Hecks mit den Aufbauten erkennen. Andere Seeleute erkannten darin lästerhaft eher einen überdimensionierten Schneebesen aus der Kombüse. Ausgangspunkt für die Gestaltung der Plastik war ebenfalls der gewählte Aufstellungsort im Rahmen der Neugestaltung des Platzes vor dem Haus der DSR. Auf dieser Fläche sollte die Plastik als ruhender Punkt wirken. Diskutiert wurde auch über das seit Jahren geplante Vorhaben, ein Monument aufzustellen, das der Arbeit der Seeleute gewidmet ist. Man einigte sich letztlich darauf, dass in der vorgestellten Form dem gedachten Anliegen entsprochen werden könnte. Das Werk würde in der Endausführung eine Höhe von 1,80 m und einen Durchmesser von 1,50 m haben und auf einer 25 cm hohen Platte erhöht aufgestellt werden. Zugleich wurde in der Aussprache der Künstler vorgestellt. Günter Kaden, damals 37 Jahre alt, hatte Steinmetz gelernt und in Halle studiert. Seit 1973 arbeitete er in Halle und war dann nach Wendischhagen bei Malchin übersiedelt. Beziehungen zur Seefahrt hatte er zuvor nicht. Deshalb wurde ihm hoch angerechnet, ein Werk zu schaffen, das die Seefahrt im Kunstverständnis der Zeit symbolisierte. Gleichwohl bedauerte der Künstler im Nachgang, dass der ursprüngliche Aufstellungsort ohne Absprache mit ihm geändert wurde, wodurch die Maße des Denkmals vor diesem großen Gebäude nicht mehr den Proportionen entsprachen. Als Anerkennung für seine Arbeit bekam er zusätzlich zum Honorar für sich und seine



Denkmal „Rettung aus Seenot“

Mit Plastik Arbeit der Seelotsen geehrt

Mitte Juni 1976 erfolgte die feierliche Abnahme der Plastik des Bildhauers Reinhard Dietrich „Rettung aus Seenot“ durch den Auftraggeber, den Rat der Stadt Rostock. Diese Betonplastik, die seit kurzer Zeit den Platz am Warnemünder Leuchtturm schmückt, ist der oft gefährvollen Arbeit der Seeleute der Ostseeküste gewidmet. Sie soll in ihrer symbolischen Darstellung den Bogen vom Warnemünder Helden und Lebensretter Stephan Jantzen, dessen Gedenktafel in unmittelbarer Nähe vor Jahren angebracht wurde, bis zum modernen Lotsen- und Rettungsdienst spannen. Dieses Kunstwerk ordnet sich harmonisch in das Gesamtbild des Ostseebades ein und ist auch ein Ausdruck der sich immer enger gestaltenden Zusammenarbeit zwischen Bauschaffenden und Künstlern.

aus „Voll Voraus“

Frau eine Schiffsreise auf einem DSR-Schiff geschenkt. Die Reise wurde nie angetreten, weil ihre beiden Kinder nicht mitgenommen werden durften.

Am Vorabend des 7. Oktober 1979 wurde das Denkmal vor dem Haus der DSR eingeweiht, an einem Tag, an dem man an alles andere dachte, nur nicht an die auf See gebliebenen DSR-Seeleute. Mit einem davor abgelegten Blumengebinde wurden alle Seeleute der DSR zum Tag der Republik und dem der Seeverkehrswirtschaft begrüßt und ihnen Dank und Anerkennung für ihre vollbrachten Leistungen gesagt.

Es ist zu bedauern, dass die Umstände es nicht hergaben, dieses maritime Symbol, welches der Arbeit der Seeleute der Deutschen Seereederei gewidmet worden war und nun



Denkmal vorm Haus der Hochseefischer

an die auf See Gebliebenen erinnern soll, an einem prominenteren Ort wieder aufzustellen. Im Fischereihafen Rostock-Marienehe ist hingegen noch immer eine Monumentalplastik an exponierter Stelle zu betrachten, welche der Arbeit der Rostocker Hochseefischer und ihren auf See gebliebenen Kameraden gewidmet wurde. Zusätzlich wurde diesen Seeleuten nicht weit entfernt noch ein weiterer würdiger Platz des Gedenkens geschaffen.



Matrosendenkmal am Kabutzenhof

Bereits seit 1976 wird der Platz am Warnemünder Leuchtturm publikumswirksam durch eine Betonplastik des Künstlers Reinhard Dietrich geschmückt. Es handelt sich um ein Auftragswerk der Stadt Rostock mit dem Titel „Rettung aus Seenot“, welches der gefährvollen Arbeit der Seeleute an der Ostseeküste gewidmet ist. Die Plastik sollte in ihrer symbolischen Darstellung den Bogen vom Warnemünder Lotsenkapitän Stephan Jantzen bis zum modernen Lotsen- und Rettungswesen der DDR spannen.

Zu den Kunstwerken mit maritimem Charakter im öffentlichen Raum von Rostock gehören auch das Matrosendenkmal am Kabutzenhof (Gedenkstätte revolutionärer Matrosen – 1977) und die Brunnenanlage vor dem ehemaligen Haus der Hochseefischer am Holbeinplatz mit der Dreiergruppe „Hochseefischer im Gespräch“ (1966).

Diese beiden Werke, das Matrosendenkmal unter der Mitwirkung von Reinhard Dietrich, wurden ebenso wie die Monumentalplastik im Fischereihafen von dem Bildhauer Wolfgang Eckardt (1919–1999) geschaffen. Als ehemaliger U-Boot-Fahrer im Zweiten Weltkrieg besaß er eine innerliche Verbindung zur Seefahrt. Er lehrte in Rostock und Heiligendamm und besaß seit 1960 ein eigenes Atelier auf dem Gelände des Fischkombinates, in dem er mehr als 30 Jahre wirkte. Das Matrosendenkmal am Kabutzenhof soll nach Jahren der Vernachlässigung und des Verfalls demnächst aufwändig saniert werden.

Möge der Pilzanker hinter der Langen Straße zu Rostock, der so eng mit der Geschichte der DSR verknüpft ist, in Zukunft eine ebensolche Würdigung erfahren.

Bernd Hartmann

Der verlorene Anker

An einem schönen Sommertag kam das Motorschiff RIESA in Ballast auf Warnemünde Reede an und sollte über das Wochenende vor Anker liegen bleiben. Die Freude bei allen nördlich von Berlin wohnenden Seeleuten war riesengroß. Jeder wollte schnell mal zu Mutti fahren. So blieb nur ein kleiner Rest der Besatzung an Bord zurück.

Wir lagen also auf Warnemünde Reede, Backbord Anker drei Schäkel zu Wasser, die Sonne schien, das Leben war schön. An einem Samstagvormittag, Klärchen strahlte schon wieder prächtig vom Himmel herab, drehte ich als Wachmatrose meine Runde. In deren Verlauf stattete ich der Brücke einen Besuch ab. Dort warf ich einen Blick durch das Fernglas zu den anderen Ankerliegern und nach Warnemünde mit dem Leuchtturm, zum Strand und zum Hotel Neptun. Irgendein Gefühl sagte mir, hier stimmt etwas nicht. Ich nahm den Peildiopter, kontrollierte die Ankerposition und musste feststellen, dass das Schiff von seiner Ankerposition vertrieben.

Ich eilte von der Brücke nach achtern in die Messe, um den Kapitän zu verständigen. Auf meine Meldung: „Das Schiff treibt“, schaute er mich etwas ungläubig an. Er sagte: „Los auf



Der Autor

die Back den Anker kontrollieren, ich gehe auf die Brücke". Als ich auf der Back ankam, hing ein Rest der Ankerkette müde über das Ankerspill in der Klüse, die drei Kettenlängen mit dem Anker waren verschwunden. Ich signalisierte dem Alten auf der Brücke, Kette und Anker weg. Er gab das Kommando: „Steuerbordanker fertigmachen". Der noch an Bord weilende III. Technische Offizier aus Sachsen, bekam die Anweisung sofort die Maschine klar zu machen. Nach einem kurzen Maschinen- und Rudermanöver schallte der Ruf von der Brücke: „Fall Steuerbordanker drei Schäkel zu Wasser". Und danach lag das MS RIESA wieder friedlich im Sonnenschein auf Reede Warnemünde.

Die Position unseres ersten Ankerortes wurde an den VEB Deutsche Seebaggerei Rostock gemeldet, damit sie unseren Anker wieder vom Ostseegrund holen. Beim ersten Tauchgang wurde er leider noch nicht gefunden.

Das MS RIESA besaß zu unserem oder zu meinem Glück einen schönen alten, verrosteten und immer wieder schwarz gestrichenen Reserveanker seit zig Jahren Backbord vorn am Schanzing. Der Kapitän befahl mir: „Mach den Reserveanker klar, bereite die Backbordkette und entsprechende Kettenschäkel vor, am Montag nach dem Festmachen kommt der Schwimmkran und da wird der Reserveanker an die Kette geschäkelt".

Und so machte sich ein Häufchen Seeleute hurtig an die Arbeit, um den alten Reserveanker wieder gangbar zu machen. In allen Lasten wurde emsig nach Kettenschäkeln und sonstigem Zubehör gesucht. Auch ein Blick in das Lehrbuch Seemannschaft war erforderlich, kam doch so eine Tätigkeit nicht alle Tage an Bord vor.

Als das Schiff am nächsten Tag im Hafen lag, wurde der Reserveanker auf das Floß des Schwimmkranes gehievt, die Kette weggefiert und der Reserveanker an den Rest der Backbordkette geschäkelt und eingehievt. Nun gab es keinen Reserveanker mehr. Was hier so leicht und locker geschrieben steht, war ein Stück harte, anstrengende und schweißtreibende Arbeit.

Als wir nach sechs Wochen von der Reise wieder nach Rostock zurückkehrten, war unser Anker mit den drei Kettenlängen gefunden worden und das Manöver wurde nochmals in umgekehrter Reihenfolge durchgeführt. Der fünf Tonnen schwere Anker auf das Floß und abgeschäkelt, die alte Kette angeschäkelt, Kette und Anker eingehievt, Anker zur Reserve wieder in die Halterung.

Somit besaßen wir wieder einen Reserveanker und ich kannte mich nun im Umschäkeln von Ankern besten aus.



MS RIESA im Dock der
Eriksberg-Werft Göteborg

Der dritte Anker

Im Jahre 1985 lag das MS ROSTOCK auf der Reede vor Warnemünde. Tanks wurden gereinigt. Das Schiff war stark achterlastig getrimmt, damit das Tankwaschwasser problemlos zum Saugstutzen zurücklaufen konnte. In der Nacht setzte starker Wind ein und die ROSTOCK vertrieb von ihrer Ankerposition. Um das Driften zu verhindern waren sicherheitshalber beide Anker zu Wasser gelassen worden, was aber offensichtlich nichts nutzte. Das Schiff segelte unbeirrt über die Reede hinweg. Die Maschine wurde seeklar und somit manövrierfähig gemacht, um zu vermeiden, dass es dabei zu Kollisionen oder Grundberührungen kommt. Am anderen Tag – die See und der Wind hatten sich wieder beruhigt – sollten die Anker gehievt werden, was sich als äußerst schwierig herausstellte. Was war passiert?

Beide schiffseigenen Ankerketten hatten sich während der Nacht verliebt umeinander geschlungen wie die berühmten proletarischen Millionen. Weil ihnen das anscheinend wohl immer noch zu langweilig gewesen war, nahmen sie eine fremde Kette samt Anker, die da am Grund herrenlos herumlag, mit ins Verwirrspiel auf. Diese Reunion praktizierte nun unter unserem Kiel einen klassischen flotten Dreier.

Schnell war klar, dass mit einem Entwirren der Ketten zu Wasser nicht gerechnet werden konnte. Also wurde die nicht ganz ungefährliche Aktion gestartet, alle drei Ketten mit dem Ladegeschrir an Deck zu hieven. Dabei stellte sich heraus, dass sich die Fremdkette derartig in unsere beiden Exemplare verliebt hatte, dass sie sich nur durch stückweises Herausschneiden mit dem Schneidbrenner von unseren Ketten lösen ließ. Das Abfangen der Ketten beim Heraushieven, Zurechtrücken in Brennposition, Ablegen der Stücke an Deck und der Trennung voneinander gestaltete sich langwierig und streckenweise recht gefährlich.

Nachdem die Arbeit geschafft war, hofften alle an Bord auf einen Finderlohn. Da aber die umliegenden Dampfer auf Reede wohl alle mit ihren Ketten sicher am Grund hingen und auch sonst niemand über UKW oder über die Hafenbehörden nach einer Kette plus Anker fahnden ließ, durften wir unsere Hoffnung darauf bald begraben. Ob die DSR durch die abgelieferte Kette den betrieblichen Schrottplan vorzeitig erfüllen konnte, ist uns nie zu Ohren gekommen.



Erinnerungen an Calcutta

Wenn das Gespräch auf Calcutta kommt, fallen mir spontan die verschiedensten Dinge ein, die meinen Eindruck von diesem urbanen Moloch prägten. Zum einen der enorme Verkehr, der von keinerlei Straßenverkehrsordnung mit zig Paragraphen gebremst, dennoch auf eine verblüffend simple Weise funktionierte und eigentlich nur von zwei Prinzipien geregelt wurde: Ein lässig aus dem Autofenster gelehnter Arm zeigte eine Richtungsänderung an, Vorfahrt hat, wer am lautesten hupen kann.

Zum anderen der unglaubliche Smog, der über dem Hafen und vielen Stadtteilen lag und sich mit allen Wohlgerüchen aus hunderten von am Straßenrand befindlichen Garküchen mischte. Die äußerst appetitlich anzuschauenden Gerichte weckten augenblicklich die Lust auf ein kulinarisch-indisches Geschmackserlebnis, wenn nicht die keineswegs unbegründete Furcht vor ernst zunehmenden Magen- und Darmerkrankungen gewesen wäre. Allerdings hatte ich schon verschiedentlich während der Reedeliegezeit in Bedipunder (Gulf of Kutch) von den auf dem Achterdeck über offenem Feuer in großen Kesseln hergestellten Eintöpfen probiert, ohne irgendeinen Schaden zu nehmen. Die Suppen waren Spitze!

Wir hatten Calcutta verlassen und befanden uns auf dem Fluss. Pilot und Kapitän plauderten bei einer Tasse Kaffee, Marke First Class, angeregt und ausgiebig über das Wirken der Dreiheit Brahma, Shiva, Vishnu, über das Kamasutra und andere Erdenbürger bewegende Themen. Da geschah es. Auf dem Vorschiff gab es einen lauten Knall und schon fiel unser Steuerbordanker, ohne dass irgendjemand das Kommando „Fall Anker“ gegeben hätte. Wer könnte auch so aberwitzig sein, bei zehn Knoten Fahrt ankern zu wollen.

Länge um Länge rauschte durch die Ankerklüse, mit einem weiteren Knall riss die Kette aus der Halterung und klatschend verschwand auch das letzte Kettenglied in den braunen Fluten des Flusses. Noch Sekunden später stand eine große Rostwolke, Realität dokumentierend, über dem Ort des Geschehens. Chief Mate und Rudergänger sahen konsterniert zum Alten. Lotse und Kapitän schauten sich fassungslos an. Der Lotse fand als erster die Sprache wieder. Mit einem Achselzucken meinte er: „Don't worry, captain, shit happens.“ Bloß gut, dass das Ganze nicht im Hafen passiert war.

Es wurde noch lange gerätselt, wer da geschlampt hatte und was versaubeutelt worden war. Stopper vergessen, Bremse nicht richtig angezogen? Fakt war, am Abend vor dem Auslaufen hatte die Decksgang ausgiebig gefeiert. Egal, da ruht er nun, unser guter Anker, wohl für alle Zeiten im Schlamm des Hooghly River.



Auf dem Hooghly River

MS GEORG HANDKE in trouble

Der 26. November 1975 war in Rostock ein kalter und regnerischer Tag. Mit Seesack und Heuerschein in der Tasche lief ich zum Liegeplatz 33. Dort lag der Neukauf MS GEORG HANDKE. Da die HANDKE ein Second-hand-Schiff war, musste sie erst einmal auf DSR-Standard umgerüstet werden. Überall auf dem Schiff wurde noch geschweißt, geschraubt und gehämmert.

Wenige Tage später gingen wir für sieben Tage nach Göteborg in die Werft. Als die Werftarbeiten abgeschlossen waren, liefen wir zurück nach Rostock, um Ladung für Fernost zu übernehmen. Es wurden LKW, diverse Chargen an Kisten, Collis und Containern verstaут. In Luke 2 luden wir geheime Ladung für Vietnam. Darüber wurde viel spekuliert. Manche meinten, es sei die neue Währung. Es hätten aber auch Waffen sein können. Wir haben es nie erfahren.

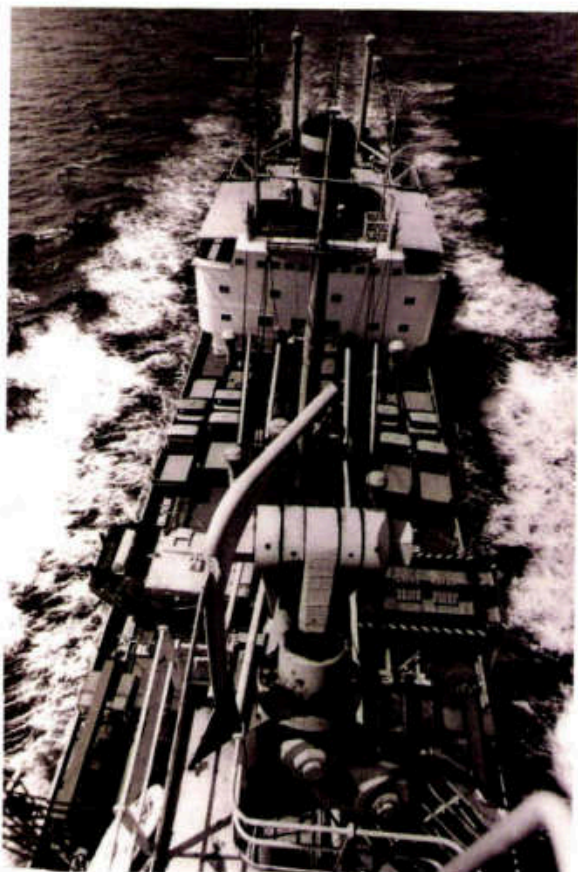
Dann rückte der Tag des Auslaufens heran. Der Lotse wurde bestellt. Jetzt sollte es endlich los gehen.

Wir liefen über Kattegat und Skagerak in die Nordsee. Kaum hatten wir Skagen passiert, musste schon die Fahrt aus dem Schiff genommen werden, weil die Stopfbuchse zu viel Öl verlor. Wir schlichen mit langsamer Fahrt durch die aufgewühlte Nordsee in Richtung Vlissingen, wo die Reparatur erfolgen sollte. Am 3. Januar 1976 empfangen wir abends den SOS-Ruf des MS CAPELLA. Wegen unseres Schadens konnten wir ihr leider nicht zu Hilfe kommen. Als der Morgen graute, sahen wir die Suchschiffe und -flugzeuge, die vergebens nach Überlebenden der Katastrophe Ausschau hielten.

Nach drei Tagen der Reparatur in Vlissingen setzte das Schiff seine Reise fort. Kaum hatten wir die Straße von Gibraltar passiert, ereilte es das alte Leiden – die Stopfbuchse. Eine erneute Reparatur sollte nun in La Valetta erfolgen.

Nach dem Festmachen auf der Innenreed mit zwei Ankern und sechs Achterleinen hieß es zu warten, bis das Dock frei würde. Es war ein Donnerstag, der Seemannssonntag.





Der größte Teil der Besatzung traf sich nach dem Abendbrot in der Messe zur Kinovorstellung. Draußen verschlechterte sich das Wetter und stürmischer Wind kam auf. Zusätzliche Achterleinen zur Sicherheit des Schiffes wurden an Land gebracht.

Zur gleichen Zeit wurde ein türkischer Frachter hereingelotst, der ebenfalls auf Innenreedee gehen sollte. Als dieser ankern wollte, verging sich sein Anker in dem unseren. Die Schlepper konnten ihn durch den aufkommenden Sturm nicht mehr halten, sodass er uns an der Backbordseite rammte. Dadurch war der Kinoabend natürlich ins Wasser gefallen. Alles rannte an Deck, um das Schiff zu sichern.

Durch den sich drehenden Wind kamen wir kurz wieder frei. Nun aber rammte uns der Türke an der Steuerbordseite. In aller Eile wurden Fender und Stauholz außenbords gebracht, um die Außenhaut unseres Schiffes zu schützen.

Diese Maßnahmen fruchteten nicht, weil alle Mittel durch das Reiben von Schiffswand zu Schiffswand zu Bruch gingen.

Die Schlepper versuchten ihr Möglichstes, um den Türken wieder von uns frei zu bekommen. Es gelang ihnen nicht. Die Schlepptrasse brach und die achteren Aufbauten des türkischen Schiffes mit einer so genannten Affennock steckten jetzt im Bullauge der Kammer unseres Chief Mates fest. Zu allem Unglück liefen wir auch noch mit dem Achterschiff auf Grund. Dadurch wurde die Rudermaschine einige Zentimeter ausgehoben. Erst weit nach Mitternacht konnten die Schlepper die beiden Schiffe trennen.

Am nächsten Morgen sahen wir bei Tageslicht das Ausmaß der durch die Kollision verursachten Schäden. In der Kammer des I. Nautischen Offiziers klaffte ein quadratmetergroßes Loch, die Reling war verbeult und die Rudermaschine kaputt.

Das alles brachte uns 29 Tage Werftliegezeit im Trockendock von La Valette ein. Danach setzte das Schiff seinen Kurs nach Fernost fort. Es wurde eine 186-Tage-Reise.

Es geschah an einem helllichten Sonntag

Am 21. Januar des Jahres 1991 passierte es, das Malheur. Ich fuhr auf dem MS PRITZWALK als I. Nautischer Offizier. Die Crew war bis auf wenige Ausnahmen seit längerem immer dieselbe geblieben. Ein eingespieltes Team, diese RC1-Besatzung. Die Reise führte uns nach Assab ins Rote Meer, dorthin wo es höllisch heiß ist und die Sonne permanent vom Himmel brennt. In der Nacht waren wir angekommen und hatten den Anker geworfen. Diesmal war es der Backbordanker gewesen.

Vom Hafen her rührte sich nichts. Um vier Uhr trat ich meinen Wachdienst an, kontrollierte wie vorgeschrieben in regelmäßigen Abständen die Ankerpeilung. Der Dampfer lag ruhig und sicher an seinem Platz, fünf Längen Ankerkette waren gesteckt. Nur der Wind und der Strom bewegten das Schiff sanft. Kurz vor sieben Uhr gelang es mir, mit dem Hafen einen Kontakt über UKW herzustellen. Ich gab unsere Ankunftsdaten durch. Als der Alte um 8 Uhr die Brücke betrat, teilte ich ihm mit, dass der Hafen nun alles von und über uns wüsste. Etwas komisch sah er mich dabei an. „Na ja“, sagte ich, „sie wissen jetzt wann wir angekommen sind, wie lang wir sind, wie groß unser Tiefgang ist und welche Ladung wir löschen wollen. Nur wann wir einen Liegeplatz bekommen, das wissen sie noch nicht.“ „So, so“, brummte der Alte, „dann wird es ja ein gemütlicher Sonntag werden.“

Auch ich hatte mir für die Freiwache schon etwas vorgenommen. Nach dem Frühstück, es gab Omelett mit Pilzen, bereitete ich noch schnell den Wachplan für den Hafen vor und wollte dann ... Zuerst aber wollte ich noch schnell den Plan auf die Brücke bringen. Als ich oben ankam, sagte der III. Offizier, dem ich die Wache übergeben hatte: „Chief Mate, der Anker ist weg!“ Mein Gesicht muss etwas komisch ausgesehen haben. Schließlich meinte ich, ein Anker, der so viele Stunden getragen habe, könne nicht samt Kette einfach weg sein. Er sollte es lieber bleiben lassen mich zu veralbern. Dann nahm ich mir ein Fernglas und richtete es auf die Back. Das Ankergeschirr konnte man einsehen. Tatsächlich, die Kette war weg! Ich kniff die Augen zu, dann guckte ich noch einmal. Es stimmte, dort wo sonst die Ankerkette lag, war nichts. Gähnende Leere am Ankergeschirr, der Backbordanker war wirklich nicht mehr da. „Habt ihr den Steuerbordanker schon draußen und ...“ „Alles klar“, sagte der III. Offizier. „Das Schiff liegt jetzt vor Steuerbordanker, die Maschine wird klargemacht und der Alte ist auch gerade vorne.“

Da sah ich ihn schon. Oh, was für ein gemütlicher Sonntag das doch werden würde. Überall natürlich ungläubige Gesichter. Jeder musste das Dilemma gesehen haben. So fand erst einmal eine große Begehung statt. Dem Bootsmann wurde die Frage gestellt, ob er wohl wüsste woher der Dreck käme, der einem der Matrosen am Körper haftete. Wenn er das herausbekäme, würde er eine Flasche Schnaps erhalten. Da er gerade in Luke III beschäftigt gewesen war, hatte er nichts mitbekommen. Darum ging auch er erst mal gucken. „Wie konnte es nur zu dieser herrlichen Katastrophe kommen?“, hörte ich jemanden sagen.

Gegen 8.50 Uhr muss es gewesen sein, als der Kabelgattsmatrose, eigentlich ein erfahrener Seemann, mit dem Markieren der Kettenlängen und Reinigen des Kettenkastens beschäftigt war. Um weiter im unteren Bereich des Kettenkastens arbeiten zu können, sollte die restliche Kette noch ausgesteckt werden. Fünf Längen waren schon draußen und weitere fünf mussten noch raus, d.h. fast fünf, denn die Kette war unten in einer speziellen Halterung, einem Sliphaken, fest eingehängt. Sie sollte niemals bis zu dieser letzten Sicherung ausgesteckt werden.

Außer dem Kabelgattsmatrosen befanden sich noch weitere Besatzungsmitglieder auf dem Vorschiff. Von der Brücke war die Erlaubnis zum Wegfieren nach Rücksprache mit dem

Kapitän gegeben worden. Wie gesagt, es hatte wegfieren geheißen, doch der Kabelgeist wusste es besser. Er hatte die Kette nicht eingeschiffet, er benutzte die Bremse. Länge auf Länge verließ die Klüse. Da die Kennzeichnung der Längen in den unteren Lagen nicht mehr zu erkennen war, hatte der Kabelgeist wohl nur geschätzt. Dabei war ihm das Vorgehen noch erklärt worden. Doch Hätte, Wenn und Aber liegen im Bette und sind krank. Als das letzte Kettenglied aus dem Kettenfallrohr kam, war es zu spät. Die Kette wurde von der Kettennuss freigegeben. Nun hatte sie keinen Halt mehr. Sie schlenkerte noch einmal mit dem Schwanzende, bespritzte mit dem Dreck des Kettenkastens das Deck und die umstehenden Leute und verabschiedete sich mit lautem Getöse durch die Ankerklüse ins freie Wasser. Wenn in der Ankerkette ein Geist zu Hause gewesen wäre, hätte er sicher laut gerufen: „Frei, endlich frei!“



Dümmere Gesichter als die des Kabelgeistes und seines Gehilfen dürfte es wohl nur selten noch gegeben haben. Jedenfalls war die Kette weg. Als der Schock vorüber war, wurde die Brücke informiert. Ja, und dann begann der gemütliche Teil des Sonntags. Inzwischen war die Maschine klar, alles war abgesprochen, die Suche nach der Kette und deren Wiederaufnahme konnte beginnen. Nun musste ich auf die Back. Da die Kette ausgesteckt worden war, sollte sie lang ausgestreckt liegen. Das Schiff war ja achteraus getrieben. Auf 275 m Länge konnte die Kette liegen. Auf der Seekarte waren das nur wenige Millimeter. Diese galt es zu finden. Die Navigation übernahm der Kapitän, ihm zur Seite der

Wachoffizier. Auf der Back wurde der Steuerbordanker gehievt. Als das Schiff auf richtiger Position war, ging der Anker mit einem Schäkel zu Wasser. Die Wassertiefe betrug hier nur 10 bis 20 Meter. Wie ein Suchdragen zogen wir den Anker über Grund. Gleich beim ersten Mal hatten wir Glück, der Anker hatte etwas gefasst. Es war tatsächlich die Kette. Als wir den Anker hoch hatten, wurde die Kette mit einem Drahtstropp befestigt. Doch wir machten die ganze Unternehmung erstmalig und dabei einen Fehler, den wir zu spät erkannten. Eine scharfe Kante wurde dem Stropp zum Verhängnis. Als wir den Anker etwas fierten, brach der Stropp und die Kette verschwand wieder im Wasser.

Die weitere Suche war erst nach Stunden von Erfolg gekrönt. Jetzt wurde es besser gemacht. Erst wurde eine Ankerboje an langer Leine befestigt. Dann wieder ein Stropp, so wie beim ersten Mal. Inzwischen waren auch die beiden Mooringleinen durch die Backbordklüse und um den Vorsteven herum ausgebracht worden. Diese wurden ebenfalls an der Kette befestigt. Als unser Mann wieder an Deck war und wir aufgeräumt hatten, steckten wir die Mooringleinen ganz lang aus. Nach mehreren Versuchen bekamen wir den Anker frei. Doch der Stropp, der jetzt brechen sollte, brach nicht. So mussten wir ihn durchbrennen. Die Kette fiel ins Wasser, war aber an den zwei langen Mooringleinen durch die Backbordklüse gesichert. Das Schiff nahm Fahrt auf, warf den Steuerbordanker und wir hievten die Kette mit den

Mooringleinen durch die Backbordklüse an Deck. Sofort wurde sie mit mehreren Stropfen festgemacht und gesichert. Laufend musste das Schiff mit der Maschine auf Position gehalten werden. Es durfte nicht zu viel Zug auf die Kette kommen. Mit unserem Ladegeschirr haben wir dann das lose Ende Meter für Meter an Deck gehievt bis eine große Bucht um das Spill gelegt werden konnte. Fast die ganze Besatzung half dabei.

Auch das wurde geschafft. Jetzt konnte die Kette nicht mehr weg. Auch wenn die Stropfen gebrochen wären, sie hätte nicht mehr ausrauschen können. Der Kapitän erschien nun ebenfalls auf der Back. Etwas später ging ich auf die Brücke, löste den II. Offizier ab, der meine Wache übernommen hatte. Ich hatte mir bei den Arbeiten auf der Back den Sonnenbrand fürs ganze Jahr geholt. Der Funker meinte, es wäre doch eine schöne Lehrvorführung für unsere Lehrlinge gewesen und dazu noch ein echtes Antihavarietraining. Ob wir das nun jede Reise so machen würden? Unser Funker war eben eine Ulknudel, und da das Schlimmste hinter uns lag, hatte er die Lacher auf seiner Seite.

Das richtige Einfädeln der Kette und alles Drumherum wieder in den richtigen Zustand zu versetzen hat dann noch bis 19.30 Uhr gedauert. Um 20 Uhr bei der Wachübergabe hieß es wieder Ankerposition unverändert.

Hartwig Kolouschek

Haiphong 1973

Eine Reise in den fernöstlichen Teil der Welt gehört zur Seefahrt wie das Salz in der Suppe. So gesehen war mir das Angebot, mit der SCHWERIN nach Vietnam zu reisen, willkommen. Bedrückend war vor solcher Reise der Gedanke an die wahnsinnig lange Fahrt um Afrika herum. Es ist ein Graus und man tut gut daran, nicht sonderlich darüber nachzudenken. Von Rostock nach Haiphong soll die Reise 45 Tage dauern.

Am 15. Juni 1973 verlässt das Schiff den Rostocker Überseehafen. Die Reise nimmt ihren gewohnten Verlauf, das Wetter meint es fast zu gut mit uns bis zum Kap der Guten Hoffnung. Hier brist es merklich auf, das Schiff bekommt die See von Steuerbord, Brecher überspülen das Oberdeck und die Decksladung. Unser ursprünglicher Kurs muss geändert werden. Wir müssen zwischen Madagaskar und Afrika hindurch. Es ist für uns ein Umweg, doch das Schiff arbeitet stark. An erholsamen Schlaf ist kaum zu denken. Der Äquator ist bald erreicht, der Kurs wird in östliche Richtung geändert. Die Durststrecke quer über den Indischen Ozean liegt an. Tage wird es wieder dauern, ehe Land in Sicht kommt. Die Temperatur im Maschinenraum ist mit 42 Grad noch erträglich, die Leute an Deck sind nur mit Badehose und leichtem Schuhwerk bekleidet. Die Abende sind lau, die Leute sitzen bis spät in die Nacht beisammen und erzählen sich Geschichten, die lange Bärte haben. Sumatra kommt in Sicht. Wir dampfen in die Malakka-Straße ein. Die See ist spiegelglatt, keine Dünung, kein Lüftchen regt sich.

Am 24. Juli 1973 ist die erste Etappe geschafft. Wir liegen auf der Reede von Singapore vor Anker und warten auf frisches Wasser und Post. In den Morgenstunden sind wir mit der Übernahme von 500 Tonnen Wasser fertig, auch etwas Obst und Gemüse ist an Bord genommen worden. Die Reise geht weiter. Das Südchinesische Meer ist ruhig. Vor der Küste Südvietnams bekommen wir Besuch der hier stationierten Luftwaffe. Mit Getöse stürzen die Jagdbomber über das Schiff hinweg und verschwinden wieder in der Endlosigkeit des

Himmels. Die FREUNDSCHAFT kommt uns aus Haiphong entgegen. Sie dampfen über Singapore und Indien nach Hause. Über UKW geht die Unterhaltung hin und her. Sie berichten uns wenig Gutes über Vietnam.

Am 29. Juli fällt der Anker auf der Außenreedee von Haiphong. Es hat aufgebrist und das kleine Lotsenboot hat tüchtig gegen die hohen Wellen anzukämpfen. Meterhoch wird das schon etwas verbeulte Blechboot, besetzt mit einigen Soldaten und dem Lotsen, an unserer Bordwand emporgehoben. Die kleinen Vietnamesen bekommen lange nicht die herabhängende Jakobsleiter zu fassen und fallen dabei fast ins Wasser.

Mit dem Lotsen und den Soldaten an Bord dampfen wir sodann landein, vorbei an aus dem Wasser ragenden Felsen, durch schmale, von hohen Felsen gesäumte Wasserwege. Dann plötzlich sind wir in einer großen stillen Bucht und lassen den Anker fallen. Hier spüren wir vom Wind draußen nur wenig. Es ist still um uns herum, das Wasser ist klar.

Unweit von uns liegt ein Russe. Er teilt uns über UKW mit, dass er nun schon drei Wochen hier liegt ohne bedient zu werden. Wir hatten uns auf eine längere Liegezeit seelisch und moralisch eingestellt, aber diese Dauer war uns nicht in den Sinn gekommen.

Nach dem Mittagessen kommt die Post an Bord, ein neuer Soldat und die nun geltenden Verhaltensregeln dazu. Alle Fotoapparate werden von der Polizei unter Verschluss genommen. Angeln ist nicht erlaubt. Erlaubt ist auch nicht, außenbords ein Bad zu nehmen oder gar unser kleines harmloses Beiboot auszubringen.

Da liegen wir nun wie angenagelt. Die Filme sind schon oft das wiederholte Mal gezeigt worden, die Bücher aus der kleinen Bordbücherei sind mies. Nach der Arbeit herrscht absolute Ruhe. Die Leute trinken ihren Teil Schnaps, spielen Karten und liegen faul und sinnlos herum. Bei Tage segeln Einheimische mit knarrenden Segelbooten an uns vorbei, fischen oder wollen mit uns kleinen Handel treiben. Ein Hemd gegen einen Hut aus Reisstroh oder frischen Fisch. Gerne nehmen sie auch unser Brot. Die Menschen sind sehr arm, dünn und dürrtig bekleidet. Auf einem solchen Boot tummeln sich Großeltern, Eltern, Kinder und oft auch zwei kleine Schweine und ein paar Hühner. In der Takelage hängt der gefangene Fisch.

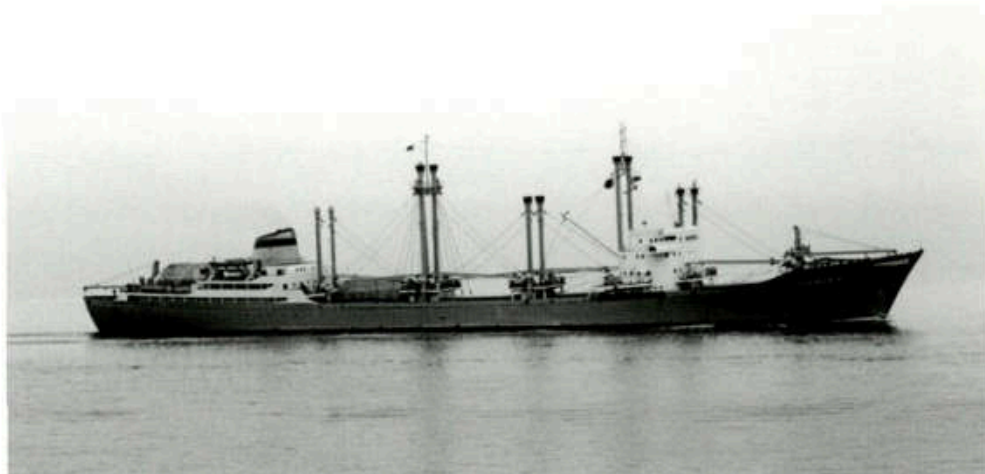
Die Tage gehen ins Land und nichts ereignet sich. Schon früh, wenn die Sonne aufgeht, beginnt die Qual mit dem Schweiß. Windstille den ganzen Tag über. Mittags sind es 45 Grad bei einer relativen Luftfeuchtigkeit von 98 Prozent. Vor meine Fenster habe ich Zeitungen geklebt, um wenigstens die direkte Sonneneinstrahlung zu vermeiden. Trotz meiner kleinen Klimaanlage sind es in meiner Kammer noch 36 Grad, aber die Luftfeuchtigkeit ist geringer als draußen. Jeden Tag scheidet die kleine Anlage nahezu zwei Eimer Wasser ab. Die Leute können nachts kaum Schlaf finden. Wir erwägen die Kühlladeräume als Schlafplatz zu verwenden, aber dort finden wir zu viel Gas vor und es muss weiter geschwitzt werden. Gegen 19 Uhr verschwindet die Sonne hinter den Bergen, ein romantisches Bild. Schon um 20 Uhr ist es stockfinster und am Himmel wetterleuchtet es. Schwarz und kantig stehen die Konturen der Berge über dem Wasser. Die Boote der Vietnamesen hängen nun ihre Laternen über das Wasser und locken so die Fische an. Während der Alte ziellos an Deck einhergeht, tausche ich einen großen Fisch gegen ein Hemd ein. Auf Holzkohle gebraten ist er eine willkommene Abwechslung. Der Biervorrat geht langsam zur Neige. Das erfüllt uns alle mit erheblicher Sorge. Die allgemeine Faulheit hat auch von mir Besitz ergriffen. Meine Kammer habe ich schon lange nicht mehr aufgeklart. Nicht aufgeklart sind auch der Schrank und das Bücherregal. Meinen Wellensittich aber bade ich alle Tage unter dem Wasserhahn.

Mitte August tut sich immer noch nichts. Der Agent hat uns Post von zu Hause gebracht, das klappt scheinbar ganz gut.

Es regnet in Strömen. Jeder Regentag bedeutet, einen Tag hier länger auszuharren. Die Vietnamesen haben nur ein paar Leichter und können damit nicht mehr als ein Schiff auf Reede löschen. So hoffen wir, dass es bei unseren Nachbarn wenige Ruhetage gibt und wir bald an der Reihe sind.

Wir haben die Arbeitszeit auf sechs Stunden reduziert. Das Klima zwingt uns dazu. Aber da ist wieder die lange Freizeit, an Schlaf ist bis tief in die Nacht nicht zu denken. Kaum hundert Meter entfernt von uns ist der weiße Strand, aber die Behörden verbieten uns noch immer jede Art des Landganges. Tag für Tag die gleiche Frage: „Was machen wir heute Abend?“

Das Essen an Bord ist noch recht gut. Arg schlimm sieht es um unsere Frischgemüsereserven und Obst aus. Ich esse schon etwas vergammeltes Sauerkraut vom Fass. Von Land haben wir nicht mehr als Schnittlauch zu erwarten. Die Menschen hier haben ja kaum selber genug zu essen.



MS SCHWERIN (1)

Am 18. August kommt in den Abendstunden der Makler an Bord und teilt mit, dass von nun an bei uns geleichtert wird, so lange bis das Schiff nur noch 21 Fuß Tiefgang hat. Erst dann kommen wir in den Hafen hinein.

Für unsere Decksgang beginnt nun das Wirken rund um die Uhr. 3000 Tonnen Ladung müssen mit eigenem Ladegeschirr auf Schuten gehievt werden. Noch in der Nacht kommt ein kleiner Dampfer bei uns längsseits. Dem werden von uns Autos und Bagger an Deck gestellt. Die VIET BOA wurde in Wismar gebaut, an die Sowjetunion verkauft, weiter nach Bulgarien verschenkt und jetzt fahren die Vietnamesen darauf. Auf dem Achterdeck tummeln sich ein paar Schweine als Proviant für schlechtere Tage. Ansonsten sieht es an Deck und unter Tage ganz manierlich aus. Eigentümlich ist die Art und Weise der Verpflegung der Besatzung. Wie uns scheint ist jeder Mann selber verantwortlich, dass er was in den Bauch bekommt. Die Gemeinschaftskombüse ist nicht in Betrieb.

Nach der VIET BOA kommen die Lastkähne. Ein sehr winziger Schlepper müht sich schwer mit einem langen Schweif angehängter Schuten. Der Konvoi ist lang und breit, drei Schuten nebeneinander. Hinter unserem Schiff liegen die, welche noch keinen Platz an unserer Seite bekommen haben. Es herrscht ein Drängen und Schieben, doch dann ist alles klar zum Löschen. Die ersten schweren Bagger brechen drüben durch die Bodenbretter, aber die Leute sind seit über 25 Jahren weit schlimmere Dinge gewöhnt. Kiste für Kiste wird so verladen, ein Ende ist nicht abzusehen.

Pünktlich jeden Freitagnachmittag bekommen wir schlechtes Wetter und eine Taifunwarnung. Und in der Tat stellen sich auch dann plötzliche heftige Windböen und anschließende Regengüsse ein. Verschwunden sind dann alle unsere Schuten und ehe sie wieder da sind, ist fast ein ganzer Tag vergangen.

Mit den Schuten und den Leuten darauf haben wir auch Ratten an Bord bekommen. Der Alte erschlägt eine in der Badewanne, die Oberstewardess bekommt des nachts die große Zehe angeknabbert. Aber ihre Ratte ist wohl mehr auf Schokolade aus und das wird ihr dann auch zum Verhängnis.

Auf der einen Seite unseres Schiffes haben auch die Wohnschuten der Schauerleute festgemacht, dazu ein Wasserboot und ein Boot auf dem gekocht wird. Morgens und abends, wenn sich alle Leute dort zusammenfinden, herrscht emsiges Treiben allerorts. Es dampft von den Kochstellen, wo ich nicht mehr als Reis und ein paar grüne Blätter erkennen kann. Ein Pole ist angekommen. Die KONOPNICA liegt in unserer Nähe auf Reede und schon haben wir guten UKW-Kontakt zur dortigen Schiffsführung. Wir laden uns ein und setzen mit einem Lastenboot über. Zur Freude der Polen haben wir ein paar Filme von uns mitgenommen. Auch sie bieten uns Filme an. Die ganze Schiffsführung spricht ein sehr gutes Deutsch, sodass es mit der Unterhaltung besser als erwartet geht. Wodka und Bier, Whisky und Kaffee werden uns förmlich in den Bauch geschüttet. Zu später Stunde und leicht angeschlagen lassen wir uns von Vietnamesen für viel Geld wieder auf unser Schiff übersetzen.

Unser Kino ist für gewöhnlich in der Mannschaftsmesse, aber bei den hohen Temperaturen und der feuchten Luft spannen wir die Leinwand lieber an Deck auf und schauen draußen. Die Vietnamesen lassen sich die Aufführung selbstverständlich nicht entgehen und kommen in Scharen von ihren Wohnschuten zu uns an Deck geklettert.

Nach dem Polen läuft die LEIPZIG bei strömenden Regen ein. Auch hier verabreden wir einen Besuch. Tags darauf beobachten wir an Deck der LEIPZIG ein ungemein geschäftiges Treiben an Deck. Es werden alle Ladebäume klargemacht und die Decksladung entlascht. Wie uns scheint, glauben unsere Freunde dort drüben, die Vietnamesen haben nur auf die LEIPZIG gewartet. Schnell kehrt wieder Ruhe an Deck ein, als wir ihnen die Aussichten für die nächsten Wochen klargemacht haben.

Nach einigen Tagen bekommen wir ein Boot und fahren hinüber zu unseren Kollegen. Der Alte, der Chief, der III. Ing. und ich machen uns etwas fein und fahren los. Von ferne sah die LEIPZIG recht ordentlich aus, aber an Deck und den Aufbauten erkennt man zu deutlich die Spuren unordentlicher Arbeit. Aber was geht das uns an, wir vergleichen ja nur. Wir finden uns beim Chief ein und genießen den Nachmittag in vollen Zügen. Unser Kapitän hat schon zweimal zum Aufbruch geblasen, aber dann macht er sich doch allein auf den Rückweg zur SCHWERIN. Bei aller Heiterkeit auf der LEIPZIG verlieren wir zwar nicht den morgendlichen Arbeitsbeginn aus den Augen, aber wir bekommen kein Boot, uns übersetzen zu lassen. Die Vietnamesen auf ihren Fischerbooten haben sehr viel Angst vor der eigenen Polizei und trauen sich kaum näher als zehn Schritte an das Schiff heran. Wir, und wie uns scheint auch der Alte auf der LEIPZIG, können uns gut vorstellen, welch ein Spektakel drüben bei uns beginnt, wenn wir nicht zur rechten Zeit an Bord sind. Er scheint unseren Kapitän zu kennen, lässt trotz strengem behördlichen Verbot das Beiboot klarmachen, uns hinüberbringen und tutet noch mit dem Typhon dazu.

Am 11. September haben wir um 18 Uhr im Hafen festgemacht. Die Schwelle vor dem Hafen mit nur 22 Fuß Wassertiefe machte Probleme. Da die gesamte Maschinenanlage achtern liegt, taucht das Schiff hinten zu viel weg, wenn vorne Ladung gelöscht wurde. Zudem waren noch alle hinteren Tanks mit Brennstoff gefüllt. Über die Schwelle sind wir dann mehr

gerutscht als gefahren, und manchmal hatte es den Anschein, als blieben wir im Schlamm stecken. Roter Schlamm und ebenso rotes Wasser wohin das Auge schaut. Wie auf Befehl haben Mücken und Fliegen das Schiff überfallen. Es müssen die Fenster geschlossen werden, was die Luft natürlich noch stickiger macht. Im Hafen liegen Chinesen, Russen, Afrikaner. Aus den Lautsprechern entlang der Pier schreit ohne Pause Musik. Wer auf der Wasserseite schläft hat unerhörtes Glück. Das Schiff ist kaum richtig fest, da stehen auf der Pier schon ein paar Russen und möchten Filme tauschen, aber die Soldaten lassen sie nicht an Bord kommen.

Zwei Tage später unternehme ich meinen ersten Landgang. 25 Jahre Unfrieden haben ihre Spuren hinterlassen. Das Volk ist arm, Kinderscharen beherrschen die Straßen, Frauen sind im Straßenbau angestellt; mit bloßen Händen arbeiten sie. Alte Frauen mit kleinen Kindern schieben Karren voll Schutt und Trümmer über zerschlagenes Gelände. Den Kindern hängen die grünen Tropenhelme bis auf die Nasenspitze. Eine Extragröße gibt es nicht. Viele der jungen Leute sind noch unter Waffen im Süden des Landes.

Mit jedem Fuß, den nun das Schiff an Tiefgang verliert, lässt sich mehr und mehr der dicke Muschelbewuchs am Unterwasserschiff besichtigen. Jeder Tag länger in diesen Gewässern lässt den Panzer weiter wachsen. Wir entschließen uns, soweit als möglich, selber die Außenhaut abzukratzen, was für die Leute, selbst nur mit Badehose bekleidet, auf dem kleinen Floß ein harter Job ist.

Als Rohkost bekommen wir Bananen oder andere süße Früchte vom Schiffshändler an Bord geliefert. Eine Woche geht das gut, doch dann schmeckt das Zeug fast ekelhaft.

Meine leichten Schuhe sind schon seit Tagen keine Schuhe mehr, aber alle Sandalen auf dem Markt sind mir mindestens zwei Nummern zu klein. Was soll auch Schuhgröße 42 hier, da doch alle Vietnamesen weit kleiner ausfallen als wir Europäer. Unsere Landgänge finden gewöhnlich schon im Seemannsklub ein rasches Ende. Er liegt am Wege zur Stadt, wenige Schritte hinter dem Hafentor. Das Bier schmeckt zwar dünn und ist farblos, die Brauselimonade schmeckt nach Erde, dafür ist aber das Essen ganz prächtig. Reisschnaps ist nicht sonderlich teuer, schmeckt wie Wodka und ist für die Polen und Russen wie geschaffen. Die Besäufnisse unter diesen Leuten arten manchmal aus und alle guten Sitten sind dahin.

Weil es keine passenden Sandalen gab, bringe ich von einem der Landgänge ein lebendes Huhn mit an Bord. Das soll uns in den nächsten Tagen mit frischen Eiern versorgen. Gras zum Füttern wächst genügend nahe der Pier. Auch Kombüsenreste sind genügend vorhanden, die sogar ein Schwein ernähren könnten.

Tierliebend wie wir Seeleute nun einmal sind, wollen wir dem Verwalter zu ein paar neuen Fischen für sein Aquarium verhelfen. In einem kleinen Store an Land gibt es einige Exemplare. Unsere Abordnung ist vier Mann stark und eilt zum Zwecke des Handels durch Straßen und Gassen. Der armselige kleine Laden ist bald erreicht. Mit den drei Deutschen sind augenblicklich ein Dutzend Einheimische am Handel beteiligt und recken die Hälse so gut es geht. Der Verwalter fischt im Aquarium herum, dass man vor Schmutz kaum noch Fische sieht. Die Beute steckt er in einen Plastbeutel. Die Ansammlung der Leute wird so groß, dass die Polizei, ganz in Weiß und unter Waffen, ihren Jeep stoppt, herbeieilt und sich durch die Menge drängt. Das Einschreiten der Polizei ist nun der Grund für das Herbeieilen von noch mehr Menschen. Sie sitzen auf einem Baum und auf einer Mauer dem Laden gegenüber. Dann tauchen unsere Leute im Gewühl auf, den fischgefüllten Beutel über den Köpfen haltend, ein Schwarm Knirpse im Gefolge. Sie quietschen vor Freude über die Abwechslung in ihrer Straße. Unsere Prozession gleicht einem Kometen mit Schweif.

Um unserer Henne das Leben angenehmer zu machen, erstehe ich auf dem Markt noch einen Hahn. Seine überaus laute Stimme kommt aus einem verrunzelten Hals ohne Federkleid, seine Beine sind besonders gelb. Hahn und Henne vertragen sich erst gar nicht, aber nach zwei Tagen läuft der Hahn nicht ohne seine Henne über Deck, schaut beim Chief mal rein und kräht bei Sonnenaufgang laut und ohne Pause. Die armen Tiere haben manchmal arg etwas auszustehen mit Schnaps und Bier im Bauch. Eines Tages flattert unversehens die Henne über Bord, treibt den Fluss hinab und droht zu ertrinken. Sie hat Glück, ein Soldat fischt sie aus dem Wasser. Ich stecke sie unter die heiße Dusche und schlage dann ein Handtuch um sie. Zufrieden liegt das nasse Bündel auf meinem Schreibtisch und schaut mir zu. Doch allem guten Futter zum Trotz hat die Henne immer noch kein Ei gelegt.

In aller Frühe fahren wir mit einem kleinen Bus nach Hanoi. Die Botschaft hat uns eingeladen. Die Straße ist relativ gut wieder in Ordnung gebracht worden und doch brauchen wir fast vier Stunden für 90 Kilometer. Menschen zu Fuß, auf Büffeln oder mit einem schwerbeladenen Fahrrad, schrottreife LKW und hunderte Fußgänger passieren die Straße. Auch die Eisenbahnlinie funktioniert wieder einigermaßen und den Umständen entsprechend bis Hanoi. Zu Zeiten des Krieges lag das ganze Verkehrsnetz Tag für Tag aus der Luft unter Beschuss, und es ist erstaunlich, dass der Verkehr überhaupt recht gut vonstatten geht. Zu beiden Seiten der Straße sind die Menschen mit unendlichem Fleiß auf den Reisfeldern beschäftigt. Die Frauen tragen dabei das Kind auf dem Rücken oder vertrauen es einem Ochsenbuckel an. Da sitzen sie, den Strohhut tief im Gesicht, auf dem Büffel, der mehr im Wasser schwimmt als steht. Oft sitzen sogar drei Kinder dicht beisammen, wie die Orgelpfeifen aufgereiht.

Am Straßenrand stehen Kisten und Maschinen von Schiffsladungen aus Vorjahren. Vorbei an Plätzen, auf denen in Mengen zerschundene LKW aus Deutschland, Russland oder China stehen. Die Brücken, über die wir fahren, sind sämtlich neu, auch die große Brücke über den Roten Fluss vor Hanoi ist wieder hergestellt. Der Verkehr auf ihr ist so dicht, dass wir nur Schritt für Schritt weiterkommen. Alles was auf der Straße noch genügend Platz fand, drängt sich nun hier auf engem Raum in beiden Richtungen seinen Weg.

Am Stadtrand liegen einige Ruinen und das sehr zerbombte Eisenbahnwerk, aber in der Stadt selber sind weniger Trümmer zu sehen. Dem Botschafter erklären wir, dass wir einen Mordshunger haben, aber auch ohne diesen Hinweis hätten wir ein Essen bekommen. Alles ist gut vorbereitet, die vietnamesische Küche im besten Restaurant am Platze will sich nichts nachsagen lassen. Wer mit den Stäbchen zu kämpfen hat, nimmt sich lieber doch ein Besteck. Unsere Bäuche werden prall und schwellen an. Auch Wodka und Bier sollen wir trinken bis wir nicht mehr können. Vom Essen träge, vom Alkohol benebelt, gehen wir auf Stadtrundfahrt. Schließlich sind wir ganz froh, dass alles ein Ende findet und wir uns auf den Heimweg machen können.

An Bord haben die ersten Ladearbeiten begonnen. Ananassaft, Badeschuhe aus Gummi, Bambus, Angelruten und Textilien werden in die Luken gestaut. Bis auf den Saft ist alles Klimbim. An einem der nächsten Tage verunglückt in der Luke ein sehr junger Vietnameser. Ihm ist ein schwerer Sack von oben auf den Kopf gefallen. Inzwischen steht der Auslauftermin 6. Oktober fest. Uns allen ist die Zeit hier über und die Hoffnung auf ein baldiges Ende hebt die Stimmung ungemein.

In den Laderäumen sind nun 4000 Kisten Saft verstaut, auch Kaffee ist noch an Bord gekommen. Es riecht in den Luken nach Gewürz und Tee. Chili und Zimt werden noch geladen. Ab und zu hält ein Regenschauer die Arbeiten auf. Das Auslaufdatum wird uns von den Gezeiten diktiert. Wir dürfen den Termin nicht sonderlich überziehen, sonst ist uns für ganze zehn Tage mangels Wasserstand die Ausfahrt versperrt.

Schließlich verschiebt sich der Termin des Auslaufens um einen ganzen Tag, aber am 8. Oktober wird es höchste Zeit den Hafen zu verlassen. Das höchste Hochwasser ist schon wieder vorbei. An der Piermauer sieht man, dass der Wasserpegel schon um fast einen Meter wieder gesunken ist. Noch ist nicht alle Ladung im Schiff als der Alte seeklar machen lässt. Das Ablegen wird schwierig durch eine starke Strömung im Fluss. Das Schiff muss gewendet werden. Vor uns und hinter dem Schiff liegen andere Frachter und Schuten. Wir bekommen das Schiff zwar gegen die Strömung auf der Stelle gewendet, werden aber plötzlich mit Wucht gegen die Pier gedrückt. Kein Maschinenmanöver rettet die Situation. Ein Schlepper wird mit dem Heck unter Wasser gedrückt, einige Schuten werden verbeult. Die Leute darauf verlassen fluchtartig die Kähne. Der Alte zeigt Entschlusskraft und gibt trotz des Trümmerhaufens hinter uns volle Fahrt voraus. Wir kommen von der Pier ab und dampfen den Strom hinab. Auf Reede liegt immer noch die LEIPZIG.

Der starke Bewuchs am Unterwasserschiff macht uns sehr zu schaffen. Wir erreichen mit Mühe die richtige Maschinendrehzahl.

Nachts gegen 23 Uhr erreichen wir die Reede von Singapore und warten auf die Behörden und den Brennstoff. Gegen 0.30 Uhr beginnt die Übernahme, sie dauert bis in die Frühe. Dann ist auch der Schiffshändler mit Verpflegung längsseits. Auch die wird fix an Bord genommen. Der Alte hat uns ein paar Stunden Landgang verschafft. Für mich fallen nun auch ein Paar neue Sandalen ab. Um 16 Uhr laufen wir nach Colombo ab. Dort im Hafen an der Pier ziehen sich die Tage hin. Regen hält das Ladungsgeschehen auf.

Eines Abends herrscht helle Aufregung an Bord, meiner Hühner wegen. Hahn und Henne waren eilends an Land geflattert, nicht ahnend, dass dort schon die Einheimischen die Messer wetzten. Meine flinken Leute ließen alle Arbeit liegen und jagten den Ceylonesen die beiden Vögel wieder ab. Dem armen Hahn hatte man schon fast den Hals abgerissen. Die Henne hat es bis zur Stunde zu keinem Ei gebracht, obwohl wir ihr ein solches in den Stall gelegt hatten. Trotzdem uns die Hühner ans Herz gewachsen sind, lasse ich sie nach diesem Vorfall vom Koch für die Pfanne richten. Der Koch hängt mir die vier Füße an die Türklinke und die Köpfe dazu.

In der abendlichen Dämmerung wird der Holzkohlengrill in Brand gesetzt und die beiden Hühner gebraten. Das Huhn macht schon auf dem Grill einen guten Eindruck, aber der Hahn ist zäh wie eine Schuhsohle und geht Stück für Stück über Bord. Der Koch weiß Rat, und in Minuten sind aus dem Proviantraum drei Hühnchen herbeigeschafft.

Als Ersatz für die Hühner lege ich mir einen lahmen Papagei zu. Ein Bein ist steif. Vier Tage später reißt der Vogel aus und sitzt oben in der Takelage. Was soll's, das ist nicht weiter tragisch, er hat ja nur ein altes Hemd und eine Cola gekostet.

Nach zehn Tagen werfen wir die Leinen los und nehmen Fahrt nach Hamburg auf.

Nach einer Überreise von 32 Tagen sind wir wieder unter Deutschen. Jedes Mal wieder ein Genuss. Hier in Hamburg legt uns ein scheinbar verwirrter Mensch eine Zeitbombe an Bord, meldet sich dann beim I. Offizier und sucht schnellstens das Weite. Explodieren soll sie am nächsten Tag um 11 Uhr. Die Nacht über schlafen wir ruhig und zufrieden. Am Morgen gehen wir vom Schiff und warten auf das was sich ereignen soll. Aber nichts tut sich. Auch die Hamburger Polizei hat an Bord keine Sprengladung finden können. Die Löscharbeiten ziehen sich auch hier hin. Eine Sturmflut lässt das Wasser bis an die Pierkante steigen. Dann sind wir nach wenigen Stunden wieder in Rostock. Das Schiff geht in die Warnowwerft. Dort soll es bis in den Juni hinein auf kommende Reisen vorbereitet werden.

Glaubenssache

Für ehemalige Indienfahrer sind die „Drei großen C“ bestimmt noch heute ein Begriff. Dabei handelt es sich um die Häfen Calcutta, Chalna und Chittagong, ersterer in Indien, die beiden anderen in Bangladesh. Alle drei befinden sich in dem riesigen Gebiet des Ganges-Deltas. Irgendwann in den Achtzigern waren wir wieder einmal auf dem Wege nordwärts nach Chalna, also mittenrein in dieses einmalige Labyrinth von Mündungsarmen, dazwischen Sandbänke, Untiefen, Regenwald.



Flussufer Chalna

Unser noch junger Lotse beherrschte seine Aufgabe und sein Revier, sonst hätten wir bestimmt beizeiten irgendwo festgesessen. Wir kamen auf der Brücke miteinander ins Gespräch, und da stellte sich heraus, dass unser Lotse als Bangladeshi natürlich ein Moslem war, aber ein durchaus weltoffener, liberaler.

Problemlos kamen wir auf unserer Flussreederei Chalna (Mongla anchorage) an. Ringsum nur Wald, keine menschlichen Behausungen zu sehen. Hier ankerte das Schiff und über-

nahm die Ladung. Sie kam aus der unmittelbaren Nachbarschaft auf Leichtern und wurde mit eigenem Ladegeschirr übernommen.

Wenn das Schiff im Fluss nach der Ankunft sicher vor Anker lag und auf der Brücke die letzten Handgriffe erledigt waren, ergab es sich, dass der Kapitän den Lotsen ein Deck tiefer mit auf seine Kammer nahm, um hier die Formalitäten zu erledigen.

War der letzte Zettel unterschrieben, unterhielt man sich über alle möglichen Dinge, auch persönliche. So wurde überall auf der Welt die Frage nach eigenen Kindern gestellt. Meine Antwort: „Zwei Kinder, ein Mädchen, ein Junge“, wurde auch diesmal mit Zustimmung bedacht.

Dann aber fragte mich mein Gast, zu welchem Gott ich bete. Nun war es an mir, ihm beizubringen, dass es in meinem Leben keinen Gott gibt.

Unser Lotse war, wie schon erwähnt, ein weltoffener und toleranter Moslem. Einen andersgläubigen Menschen hätte er ohne weiteres akzeptiert. Aber ganz ohne Gott?

Gleichwohl musste er nicht lange nachdenken. Dann sagte er sinngemäß: „Das macht nichts, Kapitän, wir sind beide bestrebt, anderen Menschen nichts Böses zuzufügen. Und beide arbeiten wir für unsere Familien. Also liegen wir mit unserem Blick auf die Welt doch nicht so weit voneinander entfernt.“

Er war es, der uns beiden auf diese Weise eine Brücke gebaut hat, über die wir gemeinsam gehen konnten. Als sein Boot ihn schließlich abholte, schieden wir im besten Einvernehmen.



Flussreederei Chalna

Im Kampf gegen Windmühlen

Im einstigen Ministerium für Verkehrswesen fand sich beim großen Kehraus ein vertraulicher Aktenvermerk des Jahres 1971 über die Eingabe eines Seemannes ein, seines Zeichens I. Ingenieur des VEB Deutsche Seereederei. Er hatte sich mündlich bei passender Gelegenheit beim Leiter des Bereiches Seeverkehr im Ministerium, Dr. Rentner, über kaderpolitische Auseinandersetzungen mit Vertretern des Flottenbereiches Asien/Amerika während der letzten Wochen beklagt, woraufhin dieser Aktenvermerk angelegt wurde.

Stein des Anstoßes waren Diskussionen an Bord des MS HEINZ KAPELLE gewesen, bei denen das gesamte Offizierskollektiv zu der Auffassung gekommen war, dass ein fachliches Vorankommen bei der DSR nur für jene möglich sei, die Mitglied der Sozialistischen Einheitspartei wären. Lediglich der Parteisekretär des Schiffes war gegen diesen Defätismus aufgetreten. Der Meinung dieser Offiziere hätte sich seinerzeit vermutlich auch der eine oder andere Betroffene im stillen Kämmerlein angeschlossen – um den Fakt anschließend als unabänderliches Schicksal hinzunehmen. Nicht so unser Seemann.

Nach dem Abmustern von der HEINZ KAPELLE wandte sich der I. Ingenieur an die Abteilung Arbeitsökonomie des Flottenbereiches, um dort seinen weiteren Einsatz zu klären. In dem sich daraus entwickelnden Gespräch wurde ihm mitgeteilt, dass sich für ihn entsprechend der vorliegenden Kaderdirektive keine Möglichkeiten der Weiterentwicklung mehr eröffnen, wenn er nicht Mitglied der Partei der Arbeiterklasse werde. Seiner Karriere wäre hiermit ein Ende gesetzt.

Begründet wurde diese Entscheidung mit der Feststellung, dass die Schiffe, die demnächst in Dienst gestellt würden, ein solch hohes Anlagevermögen besäßen, dass vertrauenswürdige leitende Kader nur dann darauf eingesetzt werden könnten, wenn sie Mitglied der SED sind. Der I. Ingenieur äußerte daraufhin, dass mit dieser Festlegung die Parteizugehörigkeit zum Handelsobjekt für materiell interessierte Menschen gemacht würde, bei denen von einer inneren Überzeugung zur Sache nicht mehr die Rede sein könne. Das Gespräch endete mit einem Misston.

Diese Unterredung hatte unseren Seemann überhaupt nicht zufriedengestellt. Er fuhr während seines Landurlaubs nach Rostock, um sich mit dem Parteisekretär des Flottenbereiches zu diesem Thema auseinanderzusetzen. Der Parteisekretär vertrat jedoch die gleiche Ansicht wie die Arbeitsökonomie, sodass auch diese Aussprache zu keinem vernünftigen Ergebnis führte. Noch am gleichen Tage wandte sich der I. Ingenieur an den Parteisekretär des Gesamtbetriebes. Auch der bestätigte die Standpunkte seiner beiden Vorredner und erklärte in verschärfter Form, er müsse zugleich darauf aufmerksam machen, dass sich sein Gesprächspartner damit vertraut zu machen habe, vor einer Weiterqualifizierung an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow Mitglied der Partei zu werden. Anderenfalls würden in den kommenden Jahren junge hochqualifizierte Kader, die Mitglied der Partei sind, seine Funktion einnehmen. Er hingegen könne ganz sicher mit einer Rückmusterung zum II. Ingenieur rechnen. Die Partei tat sich sehr schwer mit Leuten, die absolut nicht bereit waren, ihren gesunden Menschenverstand auf dem Altar platter Sprüche zu opfern. Zu deren Zermürbung kamen dann subtile Methoden der psychologischen „Kriegsführung“ zum Einsatz. Um endlich Ruhe zu bekommen, war es für die Betroffenen der beste Weg zukünftig auf eine eigene Meinung zu verzichten. Der so Bedrängte nahm das großherzige Angebot einer Parteimitgliedschaft an, schloss seine Überzeugungen im stillen Kämmerlein ein und begnügte sich mit den platten Sprüchen. Aber soweit war unser Seemann noch lange nicht.

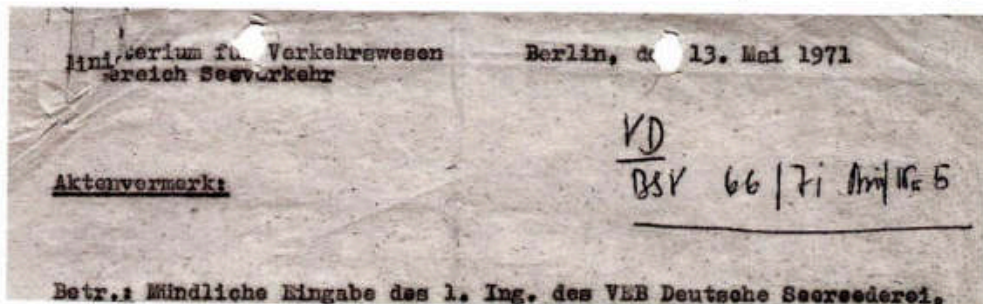
In Gesprächen mit anderen Flottenangehörigen und Studenten der IHS wurde ihm bestätigt, dass die DSR grundsätzlich diese Linie verfolge. Es würden nur dann Kader zum Hochschulstudium delegiert, wenn sie Mitglied der SED wären oder würden. Wer nicht Mitglied der SED ist oder werden will, könne nicht mit einer Entwicklung zum Leitungskader an Bord eines Schiffes rechnen. Unser I. Ingenieur hatte Dr. Rentner erklärt, dass dieses Problem allgemein unter den Offizieren und Mannschaften der Reederei diskutiert würde und festgestellt, dass derartige Argumente nicht überzeugen könnten und in vielen Fällen zu einer erhöhten Fluktuation (Landflucht) führen würden. An Bord der HEINZ KAPALLE habe zum Beispiel ein Parteimitglied öffentlich erklärt, dass er diesen Schritt nur getan habe, um Offizier werden zu können. Unter diesen Bedingungen war es schwer erkennbar, wer freiwillig mit dem Strom schwamm oder wer nicht, einhergehend mit einem Glaubwürdigkeitsverlust in die Partei ohnegleichen.

Soweit zum Inhalt dieses Aktenvermerkes, den ein Mitarbeiter des Verkehrsministeriums gemeinsam mit dem I. Ingenieur verfasst hatte.

Damit gab sich unser Seemann jedoch immer noch nicht zufrieden. Am 25. Juli 1971 besuchte er aus eigener Initiative den persönlichen Referenten des Präsidenten der Direktion See- und Hafenwirtschaft, um mit ihm einen Termin für eine Aussprache mit dem Präsidenten, Heinz Neukirchen, zu vereinbaren. Am 28. Juli wurde ihm von diesem Referenten mitgeteilt, dass aus seinem Wunsch auf das MS GERA aufzusteigen wohl nichts werden würde, „weil wir glauben, dass für dieses Schiff Ihre Qualifikation nicht ausreicht.“ Dabei war er schon auf diesem Schiff in der Funktion als I. Ing. mit dem Patent C5 und einer Sondergenehmigung gefahren. Inzwischen hatte er das Patent C6 erworben und der Leitende Technische Offizier der GERA wünschte seine Anmusterung. Letztlich kam ein anderer Kollege mit dem gleichen Befähigungszeugnis zum Einsatz.

Einen Tag später kam die Aussprache in der Direktion der See- und Hafenwirtschaft zustande. Zugewesen waren Präsident Neukirchen, sein persönlicher Referent und der Leiter der Politabteilung, Genosse Stieler.

Die in der Eingabe des Seemanns genannten Tatsachen wurden vom Präsidenten rundweg geleugnet: „Das sind Unterstellungen, das wurde nie gesagt.“ Der I. Ingenieur verwehrte sich dagegen, indessen blieb es bei dem Vorwurf der Unterstellungen. Neukirchen betonte im weiteren Gespräch, dass einzig und allein das Leistungsprinzip maßgeblich sei. Hierzu zählten unter anderem auch politische Qualitäten. Auf die Frage, ob als politische Qualifikation lediglich die Mitgliedschaft in der SED bestimmend sei, wurde von Neukirchen die positive Grundhaltung zum Staat als maßgeblicher Faktor hervorgehoben. Auf die Rückfrage, ob mit einer solchen Grundhaltung ein weiterer Besuch der IHS möglich wäre, antwortete Stieler: „Das entscheiden wir, und vergessen Sie nicht, die Macht, die haben wir!“ Wäre denn nun ein Schulbesuch möglich oder nicht? Auf diese Frage bekam unser Seemann von Stieler zur Antwort, eine solche konkrete Frage dürfe er nicht stellen. Die könne man nicht beantworten. Anschließend las Neukirchen seinem Gast nur negative Auszüge aus Beurteilungen



verschiedener Jahrgänge bis runter zu seiner Fahrenszeit als Maschinenassistent vor. Gleichwohl sei unser Seemann ein durchaus entwicklungsfähiger junger Mann, betonte er. Auf die Bemerkung des Seemannes, ob anerkannt würde, dass er sich schon im Laufe der Jahre und mit steigenden Funktionen vom Matrosen der Volksmarine über den Maschinenassistenten bis zum I. Ingenieur allseitig entwickelt habe, erhielt er von Stieler gesagt: „Nicht jeder entwickelt sich positiv, nicht jeder, Genosse.“ Neukirchen brachte abschließend zum Ausdruck, dass damit die Eingabe seinerseits erledigt wäre.

Tags darauf teilte der Seemann dem Referenten des Präsidenten in einem telefonischen Gespräch mit, dass er mit dem Ergebnis der Unterredung keinesfalls zufrieden sei, da keines der aufgeworfenen Probleme eindeutig beantwortet wurde. Musste er Mitglied der SED werden, um in Zukunft nicht zurückgemustert zu werden, war ein weiterer Hochschulbesuch möglich, stand die Arbeit mit dem Menschen durch diese Genossen im Einklang mit den Richtlinien der Partei und Staatsführung?

Seiner Meinung nach käme es beim Aufbau des Sozialismus vielmehr auf jeden fortschrittlich denkenden Menschen an, unabhängig von der Parteizugehörigkeit. Eine Mitgliedschaft in der Partei dürfe keine Voraussetzung für eine berufliche Weiterentwicklung sein.

Bei einer nochmaligen mündlichen Nachfrage in Berlin erhielt er Kenntnis vom Protokoll des Ausspracheberichts bei der Direktion mit Neukirchen und Stieler. Dieser Bericht stellte erneut alle Ereignisse auf den Kopf und sprach von beiderseitigem Einvernehmen. Abschließend gab ihm der Mitarbeiter des Verkehrsministeriums noch einen guten Rat mit auf den Weg: „Treten Sie in Zukunft leiser oder ich kann Ihnen nicht mehr helfen.“

Doch Ende gut, alles gut. Letztlich hat es unser I. Ingenieur doch noch bis in den Rang eines Leitenden Technischen Offiziers auf einem Großschiff gebracht, mit Parteibuch. Wer konnte solch einer freundlichen Einladung denn auch schon widerstehen. Eine Rechtfertigung dessen ist das Letzte, was deshalb heutzutage vonnöten wäre.

Mit oder ohne Partei, noch immer gilt: „Wer immer strebend sich bemüht, den werden wir erlösen.“ (Goethe, Faust 2. Teil)

Ralf Griffel

25 Jahre Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar in Warnemünde

Womit und wie fängt man an, wenn man über 25 Jahre Bereich Seefahrt berichten soll? Man dreht sich um und stellt fest, dass man schon selber ein Teil dieser Geschichte geworden ist. Vergessen werden dürfen dabei natürlich nicht die traditionellen Wurzeln der maritimen Ausbildung in Mecklenburg-Vorpommern und auch nicht die Ausbildung von Seeleuten zu DDR-Zeiten an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Kein leichtes Unterfangen und sicherlich können in diesem Text nicht alle Aspekte berücksichtigt und einige Themen nur kurz angeschnitten werden.

Die Vorgeschichte bis 1992

Im Jahre 1846 wurde die „Großherzogliche Navigationsschule“ in Wustrow eröffnet und war damit die erste Navigationsschule in Mecklenburg und die zwölfte in den deutschen Seeuferstaaten. Von 1847 bis 1849 wurde das Gebäude der Navigationsschule erbaut. Bereits 50 Jahre später gab es eine erste Existenzkrise für die Schule, als die deutsche Schifffahrt den Hafenumschlag von der Ostsee an die Nordsee verlagerte. 1899 wurde die Ausbildung reformiert und Fächer wie Gesundheits- und Handelslehre wurden in die Lehrpläne aufgenommen und das Lehrerkollegium wuchs von drei auf fünf Personen an. In den Jahren 1914

bis 1916 wurden der Kartensaal, ein Funk- und ein Prüfungszimmer angebaut. 1916 wurde die Navigationsschule in „Seefahrtsschule Wustrow“ umbenannt. Von 1916 bis 1917 wurde ein Turm errichtet, um bessere Bedingungen für die Ausbildung in astronomischer Navigation zu schaffen. Im Jahre 1923 hatte sich die bedrohliche Lage für die Schule zugespitzt, als ein Schreiben von der Schweriner Landesregierung eintraf, auf Grund der finanziellen Lage die Schule im Folgejahr aufzulösen. Die Lehrkräfte unternahmen alles, um die Lehrbasis ihrer Seefahrtsschule entsprechend den zeitlichen Anforderungen auszubauen und beschafften einen Funkpeiler und eine Kreiselkompassanlage. Sie bauten selbst ein gut funktionierendes Planetarium auf, um die Existenz der Bildungsstätte zu sichern. Im Jahre 1926 wurde die Seefahrtsschule an die öffentliche Elektroenergieversorgung angeschlossen.

Mit der Machtübernahme 1933 durch die NSDAP kam die nächste Krise für die Schule und ab 1938 durfte in der umbenannten „Reichsseefahrtsschule“ niemand ohne „Ariernachweis“ studieren. Infolge des Zweiten Weltkrieges wurden ab 1939 die Ausbildungsforderungen herabgesetzt und es wurde eine verkürzte Seefahrtszeit angeordnet, Notprüfungen durchgeführt und Lehrfächer gestrichen. 1943 wurde die ausgebombte Bremer Seefahrtsschule nach Wustrow verlagert und es wurden nur noch Steuermannslehrgänge abgehalten. Die letzten Prüfungen fanden 1944 statt, bis 1945 in Folge der Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges die Schule ganz geschlossen wurde. Ein Bürgerausschuss in Wustrow und Umgebung bemühte sich um den Erhalt und die Wiedereröffnung der Seefahrtsschule, bis 1948 Dokumente, Lehrmaterialien und das Haus selber gesichert wurden.

An diesem ersten Abriss lässt sich erkennen, dass auch schon in früheren Jahrzehnten Krisen um die Seefahrtsschule entstanden, die dem Markt, der Politik und den finanziellen Mitteln geschuldet waren. Viele der damals eingeführten Fächer werden noch heute, wenn auch mit weiterentwickelten Inhalten, am Bereich Seefahrt gelehrt, teils auch mit auswärtigen Lehrkräften, zum Beispiel im Gesundheitsschutz. Interessant ist, wie auch damals



Wustrow 1964

durch Eigeninitiative des Lehrkörpers und der Bevölkerung versucht wurde, den Standort der Seefahrtsschule zu sichern.

Im Jahre 1949 wurde die „Seefahrtsschule Wustrow“ unter dem Motto „Jeder Seemann ist ein Garant für den Frieden“ wiedereröffnet. 1950 beschloss die DDR, eine volkseigene Handels- und Fischereiflotte aufzubauen und an der Seefahrtsschule wurde ein völlig neuer Lehrplan für Schiffsoffiziere und Kapitäne auf Großer Fahrt geschaffen. Ab 1951 wurden auch Seefunkoffiziere an der Seefahrtsschule ausgebildet. Im Jahre 1952 wurde die Deutsche Seereederei (DSR) mit Sitz in Rostock gegründet. Um dem nun entstehenden Bedarf an gut ausgebildeten Offizieren gerecht zu werden, wurde 1954 der „Ostflügel“ mit Internat, Wirtschaftsgebäude, Speisesaal, Klassenräumen und Wohnungen gebaut. In den Jahren 1959 bis 1964 entstanden ein großes Lehrgebäude mit Lehrkabinetten, der Turm, eine große Bibliothek und das Planetarium.

Im Jahre 1969 erfolgte die Gründung der „Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow“ (IHS) durch die Zusammenführung der „Ingenieurschule für Schiffstechnik – Ernst Thälmann“ in Warnemünde und der „Seefahrtsschule Wustrow“. Es wurden die Sektionen Schiffsführung, Schiffsbetriebstechnik und Schiffbautechnologie in Warnemünde gegründet. Damit gab es erstmals im gesamten deutschsprachigen Raum eine Hochschulbildungsstätte für zivile Schiffsoffiziere und Kapitäne. Ab 1972 wurden in den Sektionen Wissenschaftsbereiche gebildet und die Ausbildungsstätte erhielt das Recht zur Verleihung des akademischen Titels „Dipl.-Ing.“. Ab 1974 wurden auch Weiterbildungskurse für Kapitäne und Schiffsoffiziere durchgeführt. Im Jahre 1984 erhielt die Ingenieurhochschule für Seefahrt die Promotionsrechte A und B und 1989 sogar das Habilitationsrecht. Schließlich wurde 1989 der IHS der Name „Hochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow“ (HfS) verliehen.

Die in dieser Zeit von den Hochschullehrern und Mitarbeitern veröffentlichten Lehrbücher erfreuten sich hoher Anerkennung in ganz Deutschland und es wurden neben der Lehrtätigkeit umfangreiche Forschungsleistungen erbracht. Zum Zeitpunkt des gesellschaftlichen Umbruchs 1989/90 war die HfS die größte maritime Bildungsstätte in Deutschland und hatte mehr Studenten und Mitarbeiter als sämtliche Seefahrtsschulen der alten Bundesländer zusammen. In einzigartiger Weise waren hier universitäre Lehre und praxisverbundene Ausbildung und Forschung sowohl für den nautischen als auch technischen Schiffsbetrieb sowie für angrenzende Bereiche der See- und Hafenwirtschaft konzentriert. Nach der politischen Wende in Deutschland bemühten sich viele Persönlichkeiten, ehemalige Hochschulangehörige und maritime Vereine, die Seefahrtausbildung in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten. Schnell zeigte sich, dass die Arbeitsplätze zahlreicher Seeleute auf DDR-Schiffen gefährdet waren und so suchten und fanden viele von ihnen als ehemalige Absolventen der IHS/HfS Arbeitgeber in den alten Bundesländern.

Die einzelnen Sektionen der HfS wurden 1990/91 in die Fakultät Technik der Universität Rostock eingegliedert, nachdem man sich auf eine Konzentration der Kapazitäten geeinigt hatte, womit die „Hochschule für Seefahrt“ nach nur zwei Jahren des Bestehens Geschichte war. Gleichzeitig war mit der Eingliederung an der Universität Rostock eine universitäre Seefahrtausbildung entstanden und die Abschlüsse der Studenten erhielten eine Aufwertung. Der Wissenschaftsrat sah dies mit Blick auf den Fachschulstatus der Seefahrtausbildung in den Altbundesländern skeptisch und hat empfohlen, die Seefahrtausbildung in Mecklenburg-Vorpommern (MV) künftig als Fachhochschulstudium weiterzuführen. Mit dem Wechsel der Ausbildung an die Hochschule Wismar sollte dieser Empfehlung entsprochen werden. 1991 wurden zur Überleitung des Personals der Hochschulen durch den Landtag in MV Überleitungskommissionen gebildet und die Mitarbeiter der ehemaligen Hochschulen mussten entsprechende Anträge stellen, um in die neue Bildungseinrichtung übernommen zu werden.

Der Fachbereich/Bereich Seefahrt von 1992 bis heute

Die im März 1992 eingesetzte Gründungskommission der Hochschule Wismar hatte die Aufgabe, die Grundordnung der Fachhochschule, die Zulassungsordnungen sowie die Studien- und Prüfungsordnungen zu entwerfen, die auch für den neu zu gründenden Fachbereich Seefahrt erarbeitet werden mussten. Auf Grund der zu erwarteten Lehrbelastung zeichnete sich eine massive Stellenreduzierung gegenüber früheren Zeiten ab und um jede Dienststelle musste gekämpft werden. Die im Juni 1992 eingesetzten Professoren der Übernahmekommission Schifffahrt entschieden dann über das einzustellende Personal. Es fehlten noch die passenden Studienbewerber, denn die Berufsausbildung mit Abitur gab es nicht mehr und die Ausbildung zum Schiffsmechaniker war verlängert worden. Mit Hilfe einer Sonderregelung bei der Zulassung konnte dennoch für die notwendige Studentenzahl gesorgt werden.

Am 1. September 1992 wurde schließlich der „Fachbereich Seefahrt“ als Außenstelle Warnemünde der Hochschule Wismar im Rahmen der Neuordnung der Hochschullandschaft in MV gegründet. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hatte damit die Entscheidung getroffen, die jahrhundertealte Tradition der Seefahrtausbildung in dieser Region fortzusetzen. Nicht zuletzt sah man die zahlreichen Vorteile der Fortführung der Seefahrtausbildung im Erhalt von Arbeitsplätzen auf den Schiffen, der Sicherung der Transportwege und dem Erhalt des Knowhows für den maritimen Transport als Grundlage des Handels für das exportorientierte Deutschland. Am FB Seefahrt wurde die gesamte Ausbildung in MV für nautische und technische Schiffs-offiziere konzentriert und damit wie nirgendwo sonst die Möglichkeit geboten, sämtliche Befähigungszeugnisse für die Seeschifffahrt zu erwerben.

Nach vier Jahren, im Jahr 1996, verließen die ersten Diplomanden den FB Seefahrt und es zeigte sich, dass das neu entwickelte Studienkonzept in der Regelstudienzeit zu absolvieren war und dass die Absolventen auf dem maritimen Arbeitsmarkt gebraucht wurden. Die nautische Laborausstattung wurde mit einem GMDSS-Simulator, einem Ladungsrechner, PC-Navigationssimulatoren und einer ARPA-Radaranlage erweitert. Außerdem wurde eine komplette VTS-Anlage mit zwei Arbeitsplätzen, mit welcher der Schiffsverkehr in beliebigen Schiffsrevieren verfolgt und simuliert werden konnte, für die neu aufgenommene Ausbildung von VTS-Operateuren und die Forschung angeschafft. Die Grundlagenlabore für Elektrotechnik und Automatisierung wurden verbessert und mit der Modernisierung des Komplexlabors Schiffsmaschinenbetrieb wurde begonnen. Der Hauptmotor erhielt so einen neuen Motorleitstand und ein weiterer Dieselmotor eine neue Belastungseinrichtung mit elektronischem Regler und einer Messwerterfassungsanlage.

Im Mai 1998 wurde als Einrichtung der Hochschule Wismar das Maritime Simulationszentrum Warnemünde MSCW dem FB Seefahrt feierlich übergeben und mit seinen Simulatoren in den Lehrbetrieb der studentischen Ausbildung einbezogen. Das MSCW stellte eine entscheidende Erneuerung und Modernisierung der Simulationstechnik des FB Seefahrt dar (weitere Erläuterungen siehe weiter unten). Die Spezifikations-, Antrags-, Ausschreibungs- und Bauphase des MSCW dauerte allein vier Jahre und wurde aus Mitteln des Landes, des Bundes und speziell der VTS-Simulator aus Mitteln des Verkehrsministeriums finanziert.

Die bis 1998 neu profilierten Studienrichtungen „Nautik/Seeverkehr“, „Verkehrsbetrieb/Logistik“, „Schiffsbetriebstechnik und Anlagen- und Versorgungstechnik“ entwickelten sich in den folgenden Jahren gut und stabil, sodass die Gesamtzahl der Studenten pro Studienjahr bis 2004 zwischen 200 und 270 lag, während in der Fachschulausbildung sich jährlich 80 bis 100 Schüler in der Ausbildung befanden. Damit wurden die vorgegebenen Sollzahlen bei Studenten und Fachschülern in jedem Jahr überboten. Zu dieser guten Entwicklung hatte das alternative nautische Studium mit zwei zusätzlichen Praxissemestern beigetragen, bei dem die vorgeschriebene Schiffsmechanikerausbildung entfallen konnte.

Gleichzeitig stiegen die Studentenzahlen in der Studienrichtung „Verkehrsbetrieb/Logistik“, nachdem die Lehrinhalte neben den schiffahrts- und hafenbezogenen um verkehrsübergreifende Lehrfächer ergänzt wurden. Auf Grund der guten Erfahrung mit den Praxissemestern in der Nautik wurde dieses im Jahr 2000 auch in der Studienrichtung Schiffsbetriebstechnik eingeführt, jedoch ohne auf die abgeschlossene Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder Technischen Offiziersassistenten zu verzichten. Mit der Änderung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung konnten seit 1998 auch an der dem FB Seefahrt angegliederten Fachschulausbildung die höchsten nautischen und technischen Befähigungszeugnisse erworben werden, was hier ebenfalls zu einem Anstieg der Fachschülerzahlen führte. Auf Grund der geänderten Verordnung wurde am FB Seefahrt ein Studienmodell entwickelt, das den Wechsel vom Fachschul- zum Hochschulstudium ermöglichte. In den Jahren 1998 bis 2002 musste auf Beschluss des Landes Mecklenburg-Vorpommern an der Hochschule Wismar damit begonnen werden, Personalstellen zu reduzieren, sodass aus Altersgründen frei werdende Professorenstellen am FB Seefahrt nicht mehr besetzt werden konnten.

2001 wurde am FB Seefahrt und bei der Fachschule das Qualitätsmanagementsystem eingeführt, das die Norm DIN EN ISO 9001:2000 unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Forderungen für die Ausbildung von Seeleuten (STCW) beinhaltet. Neben der Lehre war auch die Weiterbildung am FB Seefahrt von Bedeutung, zu denen Lehrgänge zum Fortbestand der Befähigung nautischer Schiffsoffiziere, die Lotsenweiterbildung, Lehrgänge Schiffselektrotechnik/Schiffsautomatisierung für Schiffssingenieure, Gefahrgutlehrgänge und Kurse für das Brückenteammanagement gehörten. Im Jahr 2000 wurde der erste Basiskurs für VTS-Operateure durchgeführt. Ebenfalls von Bedeutung waren internationale Forschungsprojekte, die im Auftrag der EU-Kommission an den Simulatoren des MSCW durchgeführt wurden, aber auch zahlreiche Projekte für das Bundesverkehrsministerium und regionale Auftraggeber.

Im Jahre 2002 hatte sich der FB Seefahrt bei den Studentenzahlen und auch in der Forschung sehr gut weiterentwickelt. Durch Stellentausch konnten die fehlenden Lehrkapazitäten wenigstens durch Honorarkräfte ausgeglichen werden. Im Zuge des Personalabbaus war vorgesehen, größere Struktureinheiten zu schaffen und Synergieeffekte auszunutzen. So sollten die sieben Fachbereiche zu drei oder vier Fakultäten reduziert werden, um die Säulen Technik, Wirtschaft und Gestaltung der Hochschule Wismar darzustellen. Wegen der im Vergleich zu den anderen möglichen Fakultäten relativ geringen Anzahl von Studenten und Personalstellen kam es dann nicht zur Bildung einer vierten Fakultät Seefahrt. Der Bereich Seefahrt ist nun eine Unterstruktur der Fakultät für Ingenieurwissenschaften an der Hochschule Wismar. Die Besonderheit des Bereiches Seefahrt, die sich aus der räumlichen Trennung und der Internationalität der Ausbildung ergibt, wurde aber in der Grund- und Wahlordnung der Hochschule berücksichtigt. So ist gewährleistet, dass der Bereichsleiter Mitglied des erweiterten Rektorats ist.

Aufgrund der in den Jahren 2004 bis 2009 stark steigenden Studentenzahlen im Bereich Seefahrt konnten zusätzliche Stellen aus dem Hochschulhaushalt eingerichtet werden, um die hohe Lehrbelastung auszugleichen und ohne dass ein Numerus Clausus für die Nautik eingeführt werden musste. Durch die Belegung in der Seeschifffahrt entstand ein gesteigerter Bedarf an Seeleuten, der durch die Reedereien Seetours (später AIDA Cruises), F. Laeisz und Scandlines an den Bereich Seefahrt herangetragen wurde. Mit dem Bildungsministerium wurde im Zeitraum von 2005 bis 2010 die Einrichtung eines „Nationalen und internationalen Aus- und Fortbildungszentrums für die Schifffahrt“ vereinbart, mit dem der gestiegene Bedarf an Weiterbildungsveranstaltungen abgedeckt werden konnte. Infolge des anhaltenden Schifffahrtsbooms wurde das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ gegründet, dessen Partner, der Verband Deutscher Reeder (VDR), im Jahr 2007 mit dem Land

MV einen Vertrag über die Förderung der Seefahrtausbildung abschloss. Die Gelder des VDR wurden zur Finanzierung zusätzlicher Studienplätze, der technischen und räumlichen Voraussetzungen und der Einstellung von zusätzlichem Personal über Honorarverträge genutzt. Selbst die Hansestadt Hamburg beteiligte sich an der Förderung. So konnten 2007/08 allein 77 Nautiker ihr Studium aufnehmen.

Ab dem Studienjahr 2008/09 erfolgte eine Umstellung der Diplomstudiengänge auf Bachelor- und Masterstudiengänge, so wie es in den gemeinsamen europäischen Hochschulrahmenübereinkommen festgelegt wurde. Dies war mit einer Verringerung der Studiendauer um ein Semester verbunden, was insbesondere durch die Straffung von Lehrinhalten beim Grundlagenstudium erreicht wurde. Die Struktur der Studiengänge mit ihren Vertiefungsrichtungen wurde beibehalten, aber zusätzlich ein Masterstudiengang „Operation and Management of Maritime Systems“ (OMMS) eingeführt. Die Immatrikulation in die Diplomstudiengänge erfolgte am Bereich Seefahrt letztmalig im Jahr 2007.

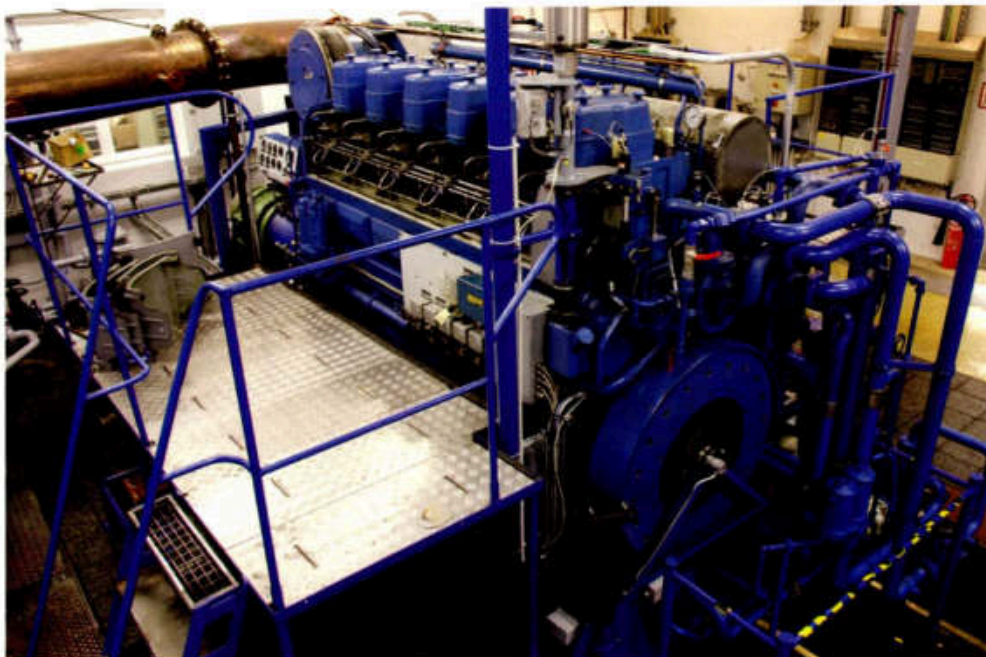
In den Jahren 2012 und 2013 war das Maximum der Belastung auf dem Campus des Bereiches Seefahrt mit 473 Studenten (Auslastung 236 %) und 466 Studenten (233 % Auslastung) erreicht. Ab diesen Zeitpunkt machte sich die Schifffahrtskrise bemerkbar, die über Jahre anhielt und sich erst jetzt wieder etwas abschwächt. Entsprechend sank die Auslastung und die zusätzlich geschaffenen Stellen wurden wieder abgebaut. Im Jahr 2015 wurde der Bachelorstudiengang Schiffselektrotechnik eingerichtet, um den Abschluss des von der STCW geforderten Befähigungszeugnisses „Schiffselektrotechnischer Offizier“ zu ermöglichen. Dafür wurde eine befristete Professorenstelle im Bereich der Schiffselektrotechnik geschaffen, die von der Reederei AIDA Cruises finanziell unterstützt wird.

Das Baugeschehen auf dem Campus

Als der Fachbereich Seefahrt 1992 neu gegründet wurde, fand eine deutliche Verkleinerung des ehemaligen Campus der Ingenieurhochschule für Seefahrt in Warnemünde statt. Dem Bereich Seefahrt wurde durch das Kultusministerium ein Teil des Hauses 5 (das spätere Maschinen- und Anlagenlabor), Haus 18, Haus 14, die Räume im Haus 3, fast das gesamte Haus 2 und im Haus 1 die Räume für die Fachbibliothek Seefahrt sowie die beiden Räume für das Betriebsstofflabor zur Nutzung übergeben. Die übrigen Teile des Geländes wurden der Universität Rostock zur Nutzung überlassen, sodass die Universität und die Hochschule den Campus in Warnemünde gemeinsam nutzen.

Die Pläne für einen vorgesehenen Schiffssimulator waren schon damals sehr weit fortgeschritten. Die Idee, diesen auf der Position des Kühlteiches vor Haus 5 (Maschinenlabor) zu errichten, wurde jedoch nicht verwirklicht, sodass 1996 mit dessen Bau auf dem heutigen Platz, Ecke Richard-Wagner-Straße an der Einfahrt nach Warnemünde, begonnen wurde. An den anderen zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten wurden nach und nach ebenfalls Verbesserungen durchgeführt. Dazu gehörten die Einrichtung eines E-Technik- und Physiklabors im Haus 2, Maler-, Fußboden- und Sanierungsarbeiten in den Häusern 2, 3 und 5. Im Jahre 1998 konnte dann das Maritime Simulationszentrum Warnemünde (MSCW) dem Bereich Seefahrt zur Nutzung übergeben werden.

In der ehemaligen Turnhalle im Haus 2 wurde 1998 durch das Studentenwerk Rostock eine Mensa eingerichtet, die bis 2006 betrieben wurde. Ebenfalls wurde 1998 das Labor Automatisierungstechnik und Schiffselektrotechnik im Kellergeschoss des Hauses 2 eingerichtet. Im Jahr 2000 wurde das Betriebsstofflabor im Haus 1 saniert und im Jahre 2004 die Fachbibliothek renoviert. Mit den durch den Verband Deutscher Reeder (VDR) zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln wurden 2007 der Umbau der ehemaligen Mensa im Haus 2 in Seminar- und Büroräume durchgeführt.



Im Jahre 2012 erhielt Haus 5 endlich einen neuen Versuchsmotor MAN B&W 6L 23/30A mit $P_e=960$ kW und $n=900$ U/min

Das Simulationszentrum war inzwischen auch schon wieder über zehn Jahre alt, sodass 2008 das MSCW mit neuer Soft- und Hardware auf den neusten technischen Stand gebracht werden musste. Der Kühlteich vor Haus 5 wurde im Jahr 2009 aufwendig saniert. Der Zahn der Zeit nagte auch am markanten Radarmast des Turmaufbaus des Hauses 2, der dann 2011 komplett erneuert wurde. Aufwendig grundsaniert konnte im Jahr 2012 das Haus 3 dem Bereich übergeben werden. Dieses Gebäude steht nun als Beispiel, wie jedes Gebäude auf dem Campus einmal in neuem Glanz erstrahlen könnte. Dieses Jahr wurde der erste Bauabschnitt des Hauses 2 fertig gestellt und es konnte das grundsanierte Turmgebäude zur Nutzung übergeben werden. Das bereits 1961 erbaute Turmgebäude wurde unter anderem mit Mitteln aus dem Europäischen Sozialfond für regionale Entwicklung (EFRE) saniert. Am Haus 2 wird die Sanierung mit viel Aufwand betrieben, da das gesamte Gebäude unter Denkmalschutz steht. Das markante Turmgebäude zierte jetzt sogar ein außen angebrachter Fahrstuhl, der durch einen gläsernen Fahrstuhlschacht gelungen in das Gebäude integriert wurde.



Das neue Haus 3

Im Jahre 2018 sollte dann mit der Grundsanierung des Klassentraktes des Hauses 2 als zweiter Bauabschnitt begonnen werden. Lange auf dem Plan steht der Neubau des Maschinen- und Anlagenlabors Haus 5, dessen Konzipierung von den Mitarbeitern des Bereiches bereits fertiggestellt war. Es muss aber noch einmal überarbeitet werden, da in das neue Haus noch das Betriebsstofflabor aus Haus 1 und das Labor für

Automatisierungstechnik aus dem Kellergeschoss aus Haus 2 integriert werden sollen. Der Baubeginn ist 2019 vorgesehen. Das Haus 6, das zwischenzeitlich immer wieder als Interimsmaßnahme genutzt wurde, könnte später abgerissen werden, um hier einen Bibliotheksneubau zu errichten. Langfristig würde damit Haus 1 komplett freigezogen und könnte so nach Auszug der Uni Rostock für andere Zwecke genutzt werden.



Das neue Turmgebäude Haus 2

Insgesamt liegt der historische Campus des Bereiches Seefahrt der Hochschule Wismar in einer exponierten Lage, die fast alle Möglichkeiten bietet. Der Weg zum Technologiepark Warnemünde ist nicht weit, sodass die wissenschaftlichen Beziehungen gepflegt werden können. Der Ortskern von Warnemünde, der Strand und der kleine Hafen sind zu Fuß schnell zu erreichen und bieten den Studenten und auch den Mitarbeitern genügend Abwechslungs- und Erholungsmöglichkeiten.

Und was passiert in Wustrow? Die Ruinen der ehemaligen Seefahrtsschule hat inzwischen ein Investor übernommen. Die Pappeln hinter dem Gebäude wurden abgeholzt, sodass man jetzt von der Zufahrtsstraße nach Wustrow wieder einen freien Blick auf den noch stehenden Gebäudekomplex hat. Hier sollen jetzt unter Erhalt des Hauptgebäudes teure Ferienwohnungen mit Garagen und Stellplätzen entstehen. Der Strand in der Nähe des ehemaligen Standortes ist immer noch sehr schön und auch das maritime Flair in Wustrow sucht seinesgleichen, wie aber auch das gesamte Fischland und der Darß immer einen Besuch wert sind.



Bauarbeiten an der ehemaligen Seefahrtsschule Wustrow (Sommer 2018)

Das MSCW

Das Maritime Simulationszentrum Warnemünde (MSCW) muss an dieser Stelle noch einmal besonders erwähnt werden, nicht nur weil der Autor dieses Textes in diesem Gebäude arbeitet. Es hat seit seiner Indienststellung im Jahre 1998 bis heute nichts an seiner herausragenden Bedeutung für die Ausbildung von Seeleuten in Mecklenburg-Vorpommern verloren. Ohne dieses Ausbildungszentrum wäre die erfolgreiche Entwicklung des Bereiches

Seefahrt über die Jahre hinweg sicherlich nicht möglich gewesen. Es war zum Zeitpunkt seiner Errichtung das einzige Simulationszentrum, das eine gemeinsame Simulation des nautischen und technischen Schiffsbetriebes unter gleichzeitiger Einbeziehung der landseitigen Unterstützung durch die Verkehrsleitzentralen durchführen konnte.

Es beherbergt einen Schiffsführungssimulator (Ship Handling Simulator – SHS), einen Schiffsmaschinensimulator (Ship Engine Simulator – SES) und einen Simulator für Verkehrszentralen (Vessel Traffic Services Simulator – VTSS). Hinzugekommen sind später noch ein Schiffssicherheitstrainer (Ship Safety & Security Trainer – SST) und ein Tankersimulator



Maritimes Simulationszentrum Warnemünde MSCW

(LCHS/Liquid Cargo Handling Simulator). Das MSCW dient zur praktischen Ausbildung von Studenten, die als zukünftige Schiffsoffiziere an Bord von Schiffen arbeiten, der Weiterbildung von Schiffsoffizieren und der maritimen Forschung. Zu jeden der genannten Teilsimulatoren gehört neben dem eigentlichen Trainingsbereich ein Instruktorbereich, ein Bereich für die Vor- und Nachbereitung zur Auswertung der Übungen und des instruktorlosen Trainings zum Selbststudium.

Der Schiffsführungssimulator besteht aus insgesamt vier nachgebildeten

Schiffsbrücken einschließlich der Sichtsimulation. Die Brücke 1 ist eine Fullmission-Brücke mit der entsprechenden Brückenausrüstung und einer 360° Rundumsicht. Die Brücke 2 bietet eine 270° Sicht und die Brücken 3 und 4 eine Voraussicht. Auf jeder Brücke kann von den Trainees ein Eigenschiff gesteuert werden. Die Schiffe und das dazugehörige Seegebiet werden vom Instruktorraum des SHS geladen, von dem aus auch die Fremdschiffe gesteuert werden, die sich sonst noch im dargestellten Seerevier fortbewegen. Der Instruktor hat daneben noch Einfluss auf die Umweltbedingungen, wie Seegang, Strömung oder Wind und kann Störungen im Schiffsbetrieb, wie ausgefallene Navigationsgeräte, Fehler an der Maschinenanlage, simulieren. Von den Fachkräften des MSCW erfolgt die Erarbeitung neuer 3D-Schiffsmodelle und noch nicht vorhandener 3D-Seereviere oder deren Überarbeitung nach den Erfordernissen der Auftraggeber.

Im Schiffsmaschinensimulator wird eine Hauptantriebsanlage mit all ihren Versorgungs- und Hilfsanlagen nachgebildet. Er besteht aus einem Maschinenkontrollraum (MKR) und einem Maschinenraum (MR). Im MKR sind eine Maschinenkonsole für den Schiffsantrieb mit seinen Versorgungssystemen und eine Hauptschalttafel für die Erzeuger und Verbraucher von Elektroenergie vorhanden. Im Maschinenraum sind Bedienkonsolen für die unterschiedlichsten Systeme und Anlagen untergebracht. Es können verschiedene Zwei- und Viertakt-Schiffsdieselmotoren mit Fest- oder Verstellpropellerantrieb simuliert werden, sodass man nicht auf einen Schiffstyp bei der Simulation beschränkt ist. Vom Instruktorraum des SES aus können über 300 Fehler in den Systemen und Anlagen ausgelöst und über 1000 physikalische Werte wie Seewassertemperatur, Qualität des Brennstoffes, verändert werden. Im ungekoppelten Betrieb steht dem Instruktor eine einfache Brückenkonsole zur Verfügung, von der aus Brückenkommandos an die Trainees im MKR gegeben werden können. Im gekoppelten Modus mit dem SHS erfolgt die Steuerung der Hauptmaschinenanlage direkt von der Brücke 1 des SHS aus.

Das MSCW löste vor allen Dingen das Problem der praktischen Ausbildung der Studenten, für die man früher das Ausbildungsschiff STÖRTEBECKER zur Verfügung hatte und das aus Kostengründen verkauft werden musste.



Ausbildungsschiff STÖRTEBECKER auf Ausbildungsfahrt

Das Konzept aus eigentlichem Simulator, Instruktor, Vor- und Nachbereitung und instruktorlosem Training hat sich dabei tausendfach bewährt. Sehr wichtig dabei ist die Koppelfähigkeit des Schiffsführungs- und Schiffsmaschinensimulators untereinander, die für die Akzeptanz der praktischen Aus- und Weiterbildung im MSCW eine große Rolle spielt. Die Übungen in den Simulatoren werden Schritt für Schritt aufeinander aufgebaut, sodass am Ende des Ausbildungsweges für die Schiffsbetriebstechniker und für die Nautiker als Zwischenprüfung gemeinsame Übungen im MSCW durchgeführt werden. Der interessierte Leser, der einen ähnlichen Ausbildungsweg wie der Autor dieses Artikels erlebt hat, wird sich sicherlich noch an die Woche des komplexen Schiffsbetriebs erinnern, die auch heute noch jedes Jahr am Bereich Seefahrt durchgeführt wird. Die besagten Übungen im MSCW sind jetzt ein Teil davon.

Teilbereiche der Simulatoren werden aber auch für die landseitigen Studiengänge in die Ausbildung mit einbezogen. Die Komplexität der Systeme und die Abhängigkeit der einzelnen Anlagen voneinander fördern dabei das Systemdenken der Studenten, die aufgrund ihrer Ausbildung im MSCW dann in der Lage sind, Zusammenhänge schnell zu begreifen und auch in schwierigen Situationen Lösungen von komplizierten Problemen finden. Die Simulatoren bieten daher vielfältige Möglichkeiten, Notsituationen an Bord der Schiffe nachzubilden und Gegenmaßnahmen zu trainieren, was erfolgreich in schon sehr vielen Weiterbildungslehrgängen für Seeleute aus der Praxis durchgeführt wurde.

Bereits bei der Konzeption des Simulationszentrums wurde daran gedacht, dass das eingesetzte Personal in der Lage sein muss, die einzelnen Simulatoren weiter zu entwickeln. Das trifft nicht nur für den SHS mit seinen virtuellen Schiffen und Seegebieten zu, sondern auch für den SES mit seinen technischen Bedienoberflächen und den System- bzw. Anlagenmodellen. Das Potential an Eingriffsmöglichkeiten über Fehlfunktionen oder Veränderung von Bedingungen in den laufenden Simulationsprozess ist so groß, dass man eigentlich fast jede erdenkliche Situation an Bord eines Schiffes nachstellen kann, die in der Realität passieren könnte. Das Erstellen von eigenen Übungen mit veränderten Startparametern gehört selbstverständlich ebenfalls mit dazu. Bei diesen Ausgangsbedingungen stellt das MSCW mit seinen Simulatoren natürlich immer wieder eine Grundlage für die Forschung im maritimen Bereich dar.

Die angeschlossenen Institutionen

Auf dem Campus des Bereiches gibt es auch viele andere Aktivitäten, die mit der eigentlichen Lehre direkt nicht unbedingt etwas zu tun haben. Dazu zählen die Forschung und Weiterbildung im maritimen Bereich, an denen einige Mitarbeiter und Professoren sehr rege mitarbeiten. Die erzielten Forschungsergebnisse werden aber auf der anderen Seite in der Lehre mit verwendet.

Bereits 1995 wurde das Schiffahrtsinstitut Warnemünde e.V. als An-Institut der Hochschule Wismar gegründet. Über dieses Institut wurde und wird maritime Weiterbildung und Forschung in unserer Region betrieben und weiterentwickelt. Das Institut hat sich zum Beispiel frühzeitig im Offshore-Bereich engagiert und das High-Tech-Labor FINO2 mitten in der Ostsee konzipiert, geplant, gebaut und betrieben. Seit Jahren werden zusammen mit der Industrie moderne, dem Zweck entsprechende, gut bedienbare Brückenkonsolen und -ausstattungen mit modernster Technik entwickelt. Mit der DLR Neustrelitz entwickelt man Konzepte, die neue Quadrocopter-Technologie auch in der Seefahrt für verschiedene Zwecke sinnvoll einzusetzen. Eine Mitarbeit erfolgt auch am im Aufbau befindlichen europäischen globalen Satellitennavigations- und Zeitgebungssystem Galileo. Das Schiffahrtsinstitut organisiert außerdem alle ein bis zwei Jahre das sogenannte Schiffahrtskolleg, auf dem interessante Themen aus dem maritimen Bereich diskutiert werden.

Das Institut für Innovative Schiffs-Simulation und Maritime Systeme (ISSIMS) wurde 2008 gegründet. Es beschäftigt sich vor allen Dingen mit der Simulation des Betriebs und der Verkehrsführung von Schiffen. Ein Schwerpunkt ist das Vorhersagen von Schiffsbahnen zum Planen bzw. die aktive Unterstützung beim Ausführen von Manövern unter allen Umweltbedingungen mit Hilfe der Fast Time Simulation (FTS). Diese wird sehr erfolgreich bei der nautischen Aus- und Weiterbildung mit eingebunden. Davon abgeleitet ist der ökonomische und ökologische Umgang mit den Antriebsanlagen des Schiffes mit Hilfe der Maschinensimulation zur Vorhersage eines effizienten Betriebs sowohl in der Ausbildung und an Bord von Schiffen als ein weiteres Forschungsfeld entwickelt worden. Mit Hilfe des Safety and Security Trainers SST werden Schiffssicherheits- und Evakuierungsszenarien in einer 3D-Umgebung mittels Avataren einer Game-Engine-Technologie in einem weiteren Forschungsschwerpunkt untersucht. Hier geht es um Themen wie Wassereintrich, Feuer im Schiff, Person über Bord, Szenarien zur Gefahrenabwehr wie Piraterie oder das Erkennen von Sprengstoffen auf Fahrzeugen während der Beladung einer Fähre. In all diesen Forschungsgebieten werden die Ressourcen des MSCW mit seinen Simulatoren genutzt.

Wer forscht, macht das natürlich auch international, trifft sich öfters zum Erfahrungsaustausch und ist in den verschiedensten Gremien organisiert. Die Seefahrtsschule Warnemünde/Wustrow war auch schon zu DDR-Zeiten international anerkannt und hatte Beziehungen zu vielen internationalen Partnern. So verwundert es nicht, dass nach der Neugründung des Fachbereiches Seefahrt solche Beziehungen durch den Lehrkörper gepflegt und weiter ausgebaut wurden.

Am International Marine Simulator Forum (IMSF) hat der Bereich Seefahrt seit 1998 immer sehr aktiv mitgewirkt. Die jährlichen Meetings wechseln zwischen Asien, Europa und Amerika. Die MARSIM ist die große Konferenz des IMSF und findet alle drei Jahre statt. Auf jeder Konferenz ist das MSCW meist mit zwei Vorträgen vertreten. Bei der International Maritime Lecturers Association (IMLA) und der International Association of Lighthouse Authorities (IALA) ist die Hochschule Wismar Mitglied und hat für beide Institutionen internationale Tagungen in Warnemünde organisiert. Ein Höhepunkt für den Bereich Seefahrt war die Durchführung der 17th International Navigation Simulator Lecturers' Conference (INSLC), einer Unterorganisation der IMLA, im Jahr 2012. Innerhalb der International Association of Maritime Universities (IAMU) war der Bereich Seefahrt immer auf den Konferenzen der letzten

Jahre mit Vorträgen zur Simulation beteiligt. Die IAMU vergibt auch Forschungsprojekte, an denen das MSCW schon mehrmals beteiligt war. Gut organisiert sind auch die Aktivitäten zum Studentenaustausch und zu solchen Aktivitäten wie dem Simulator-Contest, der jährlich im SHS in Constanza organisiert wird. Die MariTeam User Konferenz von Rheinmetall ist wichtig für den Kontakt mit anderen Usern und um Informationen über Neuerungen beim Hersteller von Simulatoren auszutauschen. Auch hier ist das MSCW immer mit Vorträgen vertreten. Im europäischen Raum gibt es das ERASMUS-Programm zum Gedankenaustausch, in dessen Rahmen der Bereich Seefahrt als Gastgeber oder als Besucher bei anderen europäischen maritimen Ausbildungsstätten schon oft in Erscheinung trat.

Die Fachschulausbildung ist am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar nur angegliedert. Nach der Gründung des Fachbereiches Seefahrt im Jahr 1992 wurde im September desselben Jahres die Fachschule Seefahrt in Mecklenburg-Vorpommern neu eingerichtet. Fachlehrer der beruflichen Schule Metalltechnik mit Erfahrungen aus der seemännischen Ausbildung wurden hierfür eingesetzt. Am Ausbildungsort in Rostock Marienehe wurde die Ausbildung zum Schiffsmechaniker an der beruflichen Schule Technik etabliert. Begonnen wurde mit der Ausbildung zum nautischen Befähigungszeugnis AM, was zum Führen von Schiffen in der Kauffahrteischiffahrt bis 8000 BRT berechtigte. Im September 1994 wurde die Ausbildung von Inhabern der Befähigungszeugnisse AG und CI eröffnet, die danach das technische Befähigungszeugnis CT (Maschinenleistung bis zu 8000 PS) und das Befähigungszeugnis AM erhielten.

In den folgenden Jahren etablierte sich die zweijährige Ausbildung in den nautischen und technischen Bildungsgängen, die zum staatlich geprüften Techniker und fakultativ zur Fachhochschulreife führte. Ergänzend kam die Ausbildung zum nautischen Schiffsoffizier bis 500 BRZ in der nationalen Fahrt und das technische Befähigungszeugnis CNaut bis 750 kW. Mit Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78) im Jahr 1998 durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO), konnten Abschlusszeugnisse durch die Fachschule als staatlich geprüfter Techniker im nautischen Bereich das Befähigungszeugnis nautischer Wachoffizier/Kapitän für Schiffe aller Größen und Fahrtgebiete und im technischen Bereich technischer Wachoffizier/Leiter der Maschinenanlage aller Größen der Maschinenanlagen erteilt werden. Hiermit war eine erhebliche Aufwertung der Fachschulabschlüsse gegenüber denen der Hochschule verbunden. Das technische Befähigungszeugnis CNaut änderte sich in den Schiffsmaschinisten von weniger als 750 kW.

Die Fach- und die Hochschulausbildung stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern sie ergänzen sich gegenseitig. Es haben sich so einige Fachschüler überlegt, nach der erfolgreichen Ausbildung ein Hochschulstudium zu beginnen. Umgekehrt gibt es natürlich auch Studenten, die einen Wechsel vom anspruchsvolleren und schwierigen Hoch- zum Fachschulstudium vollzogen haben. Vorteil der Fachschule gegenüber der Hochschule ist die geringere Ausbildungszeit bei gleichen Karrierechancen an Bord der Schiffe. Vorteil der Hochschulausbildung ist dagegen der erarbeitete akademische Grad für eine später bessere Laufbahn an Land.

Wer von Ausbildung redet, darf natürlich die Weiterbildung nicht vergessen, die gerade in der Seefahrt heutzutage eine sehr wichtige Rolle spielt. Da es im Schifffahrtsinstitut schwieriger wurde, die Vielzahl der maritimen Ausbildungslehrgänge zu organisieren, wurden diese in die WINGSverlagert. Die Wismar International Graduation Services GmbH (WINGS) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Hochschule Wismar. Sie wurde 2004 gegründet und zählt heute zu den führenden staatlichen Fernstudienanbietern in Deutschland. Das Kursangebot



IHS-Nautikerausbildung

im Bereich Seefahrt umfasst insgesamt 22 Weiterbildungs- und Auffrischkurse aus den Bereichen Navigation, Radio Operation, Cargo Handling, Ship Handling, Ressource Management und Ship Engine Operation.

Zum Studium gehört auch die Selbstorganisation der Studentenschaft. So ist der Fachschaftsrat Seefahrt ein Organ der Studierendenschaft nach dem Landeshochschulgesetz, der die

fachlichen Belange und den Willen der Studierenden am Standort Warnemünde gegenüber den Professoren und Mitarbeitern vertritt. Auf der anderen Seite kämpft er auch gemeinsam mit dem Bereich Seefahrt für dessen wissenschaftliche Förderung mit seinen soliden Ausbildungsgängen und wirbt für die internationale Seefahrt unter deutscher Flagge. Bei Studien- und Prüfungsfragen kann er Studenten wertvolle Hilfen geben und ist zugleich Ansprechpartner für Studienbewerber. Öffentlich in Erscheinung tritt er bei der Organisation und Finanzierung von Aktionen und Festivitäten, wie dem traditionellen „Kutterpullen“, dem „Campuserwachen“ oder des „Campusfestes“.

In diesen Zusammenhang muss auch der „Sumpf“ erwähnt werden. Der „Sumpf“ ist seit nunmehr fast 40 Jahren fester Bestandteil der Seefahrtsschule. Von Beginn an fand man ihn in den Räumlichkeiten des Erdgeschosses des heutigen Hauses 2 auf dem Campus des Bereiches Seefahrt. Der Club wird ausschließlich von Studenten und Fachschülern des Bereiches Seefahrt in freiwilliger, unentgeltlicher Arbeit betrieben und veranstaltet am Bereich wichtige Events. In Ermangelung einer Kantine entschloss sich der Sumpf vor einigen Jahren zusammen mit einer gelernten Köchin, die Mittagsverpflegung der Studierenden in die eigenen Hände zu nehmen.

Und wenn wir schon bei den Festen sind, dürfen wir natürlich die Faschingsvorlesungen am 11.11. nicht vergessen. Seit der Neugründung des Fachbereiches bzw. Bereiches Seefahrt wird diese traditionelle Veranstaltung jedes Jahr mit wechselnden Rednern erfolgreich durchgeführt. Zumeist nehmen diese auf unernte Art und Weise zu einem Thema aus ihrem Bereich Stellung, was bei den anwesenden Studenten und Gästen allgemeine Heiterkeit hervorruft. Im Anschluss an die Vorlesung muss der Bereichsleiter dem Elferrat für die „fünfte Jahreszeit“ den Schlüssel der Hochschule übergeben und alle ziehen einträchtig in den Studentenclub zum gemeinsamen Umtrunk. Nicht selten dauert dieser für einige ausdauernde Zecher bis zur abendlichen Veranstaltung des Faschingsclubs.

Um auf die Entwicklung der gesamten Hochschule Wismar Einfluss nehmen zu können, existiert das Studentenparlament. Das StuPa ist das höchste studentische Gremium und fungiert als Schnittstelle und Entscheidungsträger zwischen Studierenden, den Fachschaften, dem Senat, dem Rektor und der allgemeinen Hochschulverwaltung. Normalerweise können hier fünfzehn Studenten mitarbeiten. Im Jahr 2017 traten aber nur 5 Kandidaten zur Wahl an, die alle aus dem Bereich Seefahrt kommen. So werden jetzt fast 9.000 Studierende komplett durch den kleinsten Bereich, gemessen an der Studierendenzahl, verwaltet.

Das aktuelle Studien- und Lehrangebot

In einer Zusammenstellung sollen hier noch einmal die möglichen Ausbildungswege am Bereich Seefahrt erläutert werden. Man muss grundsätzlich zwischen einer Universitäts-, Hochschul- und Fachschulausbildung in Deutschland unterscheiden.

Die Fachschulausbildung führt zu keinem akademischen Grad und dauert zwei Jahre. Diese ist dem Bereich Seefahrt, wie bereits erwähnt, an die Fachhochschule angegliedert. Nichtsdestotrotz können die ausgebildeten Fachschüler auf großen seegehenden Schiffen als Wachoffizier fahren und genauso wie die Hochschüler Karriere machen. Auch in der Fachschule werden Nautiker und Schiffsbetriebstechniker ausgebildet.

Die Hochschulausbildung, die auf dem Campus des Bereiches Seefahrt hauptsächlich betrieben wird, führt zum Bachelor und dauert vier Jahre. Man kann am Bereich Seefahrt aber auch den Master über eineinhalb Jahre abschließen und damit nach dem Bachelorabschluss weiter qualifizieren, um z. B. in den Behörden eine höher dotierte Anstellung zu finden. Dieses Angebot wird sehr gerne nicht nur von ausländischen Studenten angenommen. Die Masterausbildung erfolgt dabei in englischer Sprache.

Eine universitäre Seefahrtausbildung wird in Deutschland, wie bereits weiter oben erwähnt, nicht geboten. Damit fehlt uns leider auch das Promotionsrecht, um für den eigenen Nachwuchs an qualifizierten Lehrkräften zu sorgen. Das war zu DDR-Zeiten ein bisschen anders. Wir waren damals zwar keine Universität, sondern Ingenieurhochschule bzw. zum Ende der DDR Technische Hochschule. Die Ausbildung trug aber universitären Charakter, sodass heute die Abschlüsse der damaligen 9-semesterigen Ingenieurausbildung der einer Universität gleichgestellt sind.

Neben der Hochschulausbildung zum Nautiker oder Schiffsbetriebstechniker gibt es im technischen Bereich noch die Ausbildung zum Anlagen- und Versorgungstechniker. Im nautischen Bereich gibt es die Möglichkeit, Verkehrsbetrieb/Logistik zu studieren. Diese Studienangebote zielen auf eine spätere Tätigkeit an Land ab. Der Sinn hinter diesen Landangeboten ist es, Synergieeffekte zwischen den einzelnen Studienrichtungen zu nutzen und auf diese Weise nicht ganz so abhängig von dem wechselnden Bedarf an Seeleuten in Deutschland zu sein. Hinzu gekommen ist die Ausbildung zum Schiffselektrotechniker, die seit einigen Jahren wegen des starken Automatisierungsgrades und der eingesetzten Mittelspannung an Bord wieder verstärkt auf modernen Schiffen gefahren werden.

Wer mit der Bezeichnung Bachelor aus der Hochschulausbildung nicht zufrieden ist, der kann sich auf seinem Zeugnis in Mecklenburg-Vorpommern den Titel Ingenieur eintragen lassen.

Inzwischen ist der Bereich Seefahrt ebenfalls international tätig geworden. Seit 2004 erfolgt eine intensive Zusammenarbeit mit dem Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) in Surabaya und dem Fortbildungszentrum POLIMARIN in Semarang. Dazu gehört die Ausbildung von Lehrkräften („Train the Trainer“), die Lehre für indonesische Studenten und die Zertifizierung von Studiengängen. Lehrkräfte und Professoren des Bereiches Seefahrt sind mehrmals im Jahr an diesen indonesischen Studienorten, um ihrer Lehrtätigkeit nachzukommen. Umgekehrt sind über das Jahr verteilt mehrere indonesische Studenten bei uns auf dem Campus, um Teile ihres Studiums bei uns zu absolvieren.

Es bleibt zu hoffen, dass es weiterhin genügend junge Menschen geben wird, die sich für die vielfältigen Möglichkeiten der Berufe in der Seefahrt und deren Umfeld in Deutschland begeistern können, sodass wir irgendwann den Staffelstab an die nächste Generation weitergeben können. Der Autor hat seine Berufswahl bis heute nicht bereut und ist sehr zufrieden, am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar in einem guten Kollektiv von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen im MSCW seine Arbeitsstelle gefunden zu haben.

Achtzehn Affen reisen nach Berlin

Nein, von Volksvertretern soll hier mitnichten die Rede sein, wenn das auch auf den ersten Blick den Anschein haben könnte. Es trug sich schon im Jahre 1959 zu. Ich fuhr als Matrose auf dem Motorschiff DRESDEN. Wir, eine 53-köpfige Besatzung, machten eine Reise von Wismar nach China unter Kapitän Schickedanz und die Rückreise mit Kapitän Jühlke. Insgesamt dauerte diese rund viereinhalb Monate.

Als Rückfracht wurden in China auch achtzehn Affen übernommen, bestimmt für den Tierpark in Berlin-Friedrichsfelde. Die Tiere wurden in großen Kisten (je Affe eine Kiste) mit Tür und Drahtgitter davor an Bord gebracht. Ich bekam den Auftrag, die Affen während der kommenden Wochen zu füttern und zu pflegen.

Die Behältnisse wurden an Deck Vorkante Luke 4 unter einem Windenhaus stationiert, das ringsherum mit Maschendraht versehen wurde. Dreimal täglich wurden die Tiere aus ihren Ställen gelassen und konnten sich im Gehege am Windenhaus bewegen und dabei so richtig austoben. Während der Fütterungszeiten morgens, mittags und abends fand sich ein großer Teil der Besatzung vor dem Gehege ein und schaute dem munteren Treiben zu. Das ganze Geschehen rund um unsere tierischen Gäste war für die Besatzung eine lustige Abwechslung im Bordalltag.

Es handelte sich um Rhesusaffen und etwas über einen Meter große Grauaffen, die mich in der Anfangszeit oft gebissen haben. Vom Bordarzt musste ich mich deshalb immer wieder versorgen lassen. Nachdem ich mir zwei Paar bis zum Ellenbogen gehende Lederhandschuhe übergestülpt hatte und das größte Tier nun mit meinen Händen festhalten und bezwingen konnte ohne verletzt zu werden, wurde ich von den Affen als „Boss“ anerkannt. Nie wieder haben sie mich gebissen oder angegriffen. Vielmehr standen sie jetzt auf meiner Seite. Immer, wenn jemand aus der Crew zu nahe an mich herankam, waren sie eifersüchtig und wollten mich verteidigen. Sie zeigten die Zähne und gaben schimpfende Laute von sich.

Von der Besatzung wurden mit Einfallsreichtum einige Gerätschaften gebaut (Schaukel, Badebehälter, Kletterbäume) und anderes, an denen sie sich austoben konnten. Jedes Tier bekam von uns einen Namen verliehen. Beim Füttern und Pflegen der Primaten befand ich mich stets zusammen mit den Affen im Gehege. Anfangs wollten die Affen nicht so richtig fressen, getreu dem Spruch: Was der Bauer nicht kennt, das frisst er nicht. Damit alle sehen konnten, was es geben würde, bereitete ich fortan die Mahlzeiten vor den Augen der Tiere zu. Dabei habe ich meistens eine Pfeife geraucht und einen der Rhesusaffen im Gehege frei herum laufen lassen. Einmal beobachtete er mich beim Rauchen, sprang auf meine Schulter und entriss mir die Pfeife. Er steckte sie sich selber ins Maul und tobte damit durchs Gehege – ein lustiges Bild für alle Zuschauer.

Einer der Affen namens Alsching wurde ständig von allen anderen angegriffen, sodass ich ihn nur alleine aus seinem Käfig lassen konnte. Wir wussten anfangs nicht den Grund des aggressiven Verhaltens seiner Artgenossen gegen ihn. Nachdem wir das Tier zusammen mit dem Bordarzt untersucht hatten, stellten wir ein eingewachsenes Halsband fest, das vom Haarkleid überwachsen war. Wir entfernten es. Der Arzt gab ihm Spritzen, da der Hals eine einzige eitrige Wunde darstellte. Das Tier war in der Folge sehr dankbar und zutraulich zu mir. Ich konnte mit Alsching durchs Schiff laufen, ohne dass er von meiner Seite wich.

Wir hatten die Reise über fast immer gutes Wetter und befanden uns während der längsten Zeit ihrer Dauer in den Tropen, gut für die Primaten. Je weiter wir nach Norden kamen desto kälter wurde es. Die Kisten mit den Tieren wurden daraufhin im Kabelgatt verstaut. Dort konnten wir den Raum beheizen.

In Wismar angekommen, mussten die Affen anschließend nach Berlin gebracht werden. Ich wurde dafür auserkoren, sie auf dem Weg dahin zu begleiten. Als Transportmittel war ein beheizbarer Güterwagen vorgesehen worden. Vormittags wurden die Kisten im Bahnhof Wismar in einem warmen Raum untergestellt. Am nächsten Tag sollten sie die letzte Etappe ihrer Reise um den halben Erdball antreten.

Am Bord der DRESDEN wurde ich gegen 23 Uhr geweckt. Ich solle sofort zum Bahnhof kommen. Die Affen waren ausgebrochen und der Bahnhof abgesperrt worden.

Als ich dort ankam, erblickte ich in dem Raum, in dem sie untergebracht worden waren, ein wüstes Durcheinander. Die auf einem Güterbahnhof seinerzeit üblichen Papierformulare bedeckten zerknüllt und zerrissen den Boden. Dazwischen lagen umgekippte Leimtöpfe. Die Affen tobten vergnügt dazwischen herum und waren hellwach. Sie freuten sich über meinen späten Besuch und brachten das auch zum Ausdruck, indem sie freudige Laute von sich gaben. Mit der Unterstützung eines Affen namens Bimbo wurden die Tiere zurück in ihre Kisten gebracht und endlich trat Ruhe ein.

Im beheizten Güterwaggon ging die Reise in die Hauptstadt am nächsten Tag weiter. Am Bahnhof Berlin-Lichtenberg wurden alle Käfige samt Affen entladen. Dort wartete ich etwa eine halbe Stunde zusammen mit meinen Tieren auf den Abtransport. Ringsherum standen

viele Menschen, die begeistert zusahen und dieses und jenes wissen wollten.

Im Tierpark Friedrichsfelde empfing mich der stellvertretende Tierparkdirektor Herr Petzold. Schweren Herzens übergab ich ihm die Affen.

Für die Besatzung der DRESDEN war es dank des Transports dieser lebenden Fracht eine abwechslungsreiche Reise, die sicherlich jeder in Erinnerung behalten hat, der damals dabei gewesen ist.



Reinhard Lachs

Ein wildes Tier an Bord

Es muss im Jahr 1960 auf einer der Rückreisen des MS HALLE, einem Typ IV-Schiff, von China gewesen sein. Wir bekamen als lebendige Ladung einen Wasserbüffel an Bord. Angekündigt war das Tier als „wilder Stier“, vor dem wir uns sehr vorzusehen hätten.

Untergebracht werden sollte es in der Vermessungsluke. Das war der Platz zwischen dem Maschinenraum und der Ladeluke IV. Der Zwischenraum war etwa drei Meter breit, dafür aber über die gesamte Schiffsbreite lang. Von der Decksgang musste also ein stabiler Verschlag gezimmert werden. Unser gefährlicher Gast wurde dann auch durch die Lukenöffnung nach unten abgefiert. Stroh und ausreichend Trinkwasser wurden vorsorglich bereitgestellt.

Jeder kennt heute diese Wasserbüffel, die in den Tropen von kleinen Kindern zur Abkühlung in seichte Gewässer geritten werden. Der Rasse nach war es wohl ein Watussi-Rind mit weit ausladendem Gehörn. Ich kannte damals diese Tiere nicht. Die Hörner sahen wirklich



gefährlich aus, denn sie hatten bestimmt eine Länge von einem halben Meter. An jeder Seite natürlich.

Die Besatzung war sehr interessiert, besonders daran, wie der Bootsmann bei der Fütterung mit diesem „Riesentier“ umgehen würde. Da kein Betreuer mitreiste, war ihm diese Aufgabe übertragen worden. Bald jedoch stellten wir fest, dass unser Büffel ein ganz liebes „Mädchen“



war und kein wilder Stier. Nun gehörte es sich, dass dieses weibliche Besatzungsmitglied auch einen Namen bekommen musste. Eine Taufzeremonie war unumgänglich. Auf einen Namen hatte man sich geeinigt, warum es gerade dieser sein musste, weiß ich heute nicht mehr. Jedenfalls wurde das Tier auf den schönen Namen „Amanda“ getauft.

Feuchtfrohlich ging die Feier schon zu, auch Amanda bekam jede Menge Wasser ab. Das muss ihr sehr gefallen haben, denn sie hat uns alle danach in ihr großes Herz geschlossen. Es gab keine Attacken gegen uns, im Gegenteil. Irgendwann muss ein Seemann einmal versucht haben, auf Amanda zu reiten. Lange blieb dieses Kunststück natürlich nicht geheim. Amanda war gutmütig und hatte nichts gegen eine „Runde“ in der Vermessungsluke. Ihr wurde ja auch immer eine Leckerei zugesteckt. Weit reiten konnten wir nicht, aber einige Meter auf Amandas Rücken bescherten uns doch große Glücksgefühle im tristen Seemannsaltag. Natürlich durfte der „Alte“ von diesem Treiben keinen Wind bekommen.

So verging die Rückreise für uns sehr schnell. Leider hatten sich einige „böse Buben“ in einer der Nächte in ihrem Brausebrand zu viel WBS eingeschüttet. Sie mussten auch Amanda besuchen gehen und fanden, dem Tier fehle die Orientierung. Wenn nachts geritten wird, müssen auch Positionslichter zu sehen sein. Also wurden der gutmütigen Amanda die Hörner mit roter bzw. grüner Farbe angemalt. Das war dann allerdings zu viel des Guten. Natürlich wurde der Übeltäter nicht gefunden, aber mit dem Spaß war es vorbei.

Amanda wurde in Rostock wieder an Land gehievt und ins Binnenland in einen Zoo verfrachtet. Ich glaube, sie hat noch lange an die lieben, lustigen Seeleute gedacht, die mit ihr so viele schöne Stunden verbracht haben.

Jörg Adler

Eine Hand wäscht die andere

Von 1984 bis 1988/89 betreute ich als Mitarbeiter des Leipziger Zoos mehrere Schiffstransporte mit Zootieren, die zwischen den Zoos von Leipzig und Ho-Chi-Minh-Stadt ausgetauscht wurden. An gleicher Stelle habe ich bereits über einen „Löwen an Deck“ berichtet, der 1984 auf dem MS ALTENBURG aus seinem Käfig auf dem Achterdeck entkommen war und eine Stunde lang für helle Aufregung sorgte.

Einer dieser Transporte erfolgte im Herbst 1989 mit dem MS BOIZENBURG. In drei Containern auf dem Achterdeck befanden sich Menschenaffen, ein Tiger, ein Zwergflusspferd, Antilopen und andere Zootiere für den befreundeten Zoo in Saigon. Da ich mit einem Kollegen, mit dem ich den etwa fünfwöchigen Transport betreute, nach der Ankunft in Vietnam mit einem Team des DDR-Fernsehens nach seltenen Affen in einem vietnamesischen Nationalpark suchen wollte, hatten wir auch einen Jeep, Typ GAS 69, dabei, der gemeinsam mit den Tiercontainern auf dem Achterdeck verstaut werden musste.

Um 20 Uhr sollte die BOIZENBURG auslaufen, gegen 18 Uhr waren alle Container und das Futter an Bord, nur der Jeep stand noch an der Pier. Auf Nachfrage erfuhr ich, dass die Brigade der Stauer 18 Uhr Feierabend mache und ich nur eine Chance besäße, den Jeep noch an Bord zu bekommen, wenn ich für die Stauer ganz schnell „ein paar Rohre“ besorgen würde. Auf meine verdutzte Nachfrage erklärte mir ein Seemann mit entsprechender Handbewegung, dass es sich dabei ganz schlicht um Schnapsflaschen handeln würde. „Und wo soll ich die jetzt so schnell herbekommen?“, fragte ich. „Na, die gibt's doch im



Internationalen Basar für Seeleute am Hafeneingang", war die Antwort, „und ihr werdet doch wohl ein paar Deutsche Mark dabei haben“.

Und so war es auch. Mein Kollege und ich hatten jeder ein paar hundert Westmark dabei, um in Singapur Heimelektronik, zum Beispiel die begehrten Lukenkeile (Kofferradios mit Kassettenfach) zu kaufen. Was aber für die Seeleute völlig legal und normal war, bedeutete in unserem Falle Devisenschmuggel, und das wussten wir auch. Aber wo soll das Problem sein, dachte ich leichtsinnig, fuhr mit dem Jeep zum Basar und kaufte drei Flaschen Schnaps. Die Kassiererin wollte mein Seefahrtsbuch sehen, das ich natürlich nicht besaß. Ich erklärte ihr unsere Notlage mit dem Jeep und sie hatte scheinbar ein Einsehen. Wie nett, dachte ich noch, nicht ahnend, dass die freundliche Kassiererin, schneller als ich mit dem Jeep zurück war, offensichtlich Bericht über den Besitz von Devisen der Zooleute an Bord der BOIZENBURG an behördlicher Stelle erstattete.

Die Stauer bekamen ihren Schnaps und ruckzuck war der Jeep an Bord und die BOIZENBURG fertig zum Auslaufen. Nun begann das übliche Prozedere der Ausklarierung. Wir mussten auf der Kammer den Grenzern unsere Reisepässe aus-



Jörg Adler (li.) auf der Altenburg

händigten, die dann zentral verwahrt wurden. Und anschließend kam die stereotype Frage: „Haben Sie Devisen dabei?“ Unsere ebenso stereotype Antwort: „Nein!“. Als nach wenigen Minuten zwei Zollbeamte, oder besser gesagt -genossen, erschienen und erneut nach mitgeführten Devisen fragten, wurden wir etwas stutzig. Als beide wieder verschwanden, überlegten wir kurz, wo wir unser Westgeld schnell verstecken könnten. Mein Kollege erinnerte noch daran, dass er die D-Mark ursprünglich in den Containern verstecken wollte, ich aber mit dem Hinweis, wir Zooleute würden ohnehin nicht kontrolliert, abgewinkt hatte. Nun war es zu spät, und wir steckten die paar hundert DM schnell in irgendwelche Ritzen unseres Gepäcks.

Zehn Minuten später erklangen laute Stimmen im Gang, unsere Kammertür flog auf und mehrere Zöllner in Arbeitsuniform sowie zwei Grenzoffiziere kamen herein und machten uns

– nicht unfreundlich – darauf aufmerksam, dass jetzt eine Durchsuchung erfolge. Und so war es dann auch. In der kaum vorstellbaren Enge der Kammer begannen die Herren Schränke, unser Gepäck und alle anderen Habseligkeiten zu durchsuchen. Eine dabei zu Tage geförderte, illegal mitgeführte Narkosepistole für den Zoo Saigon war eher Nebensache, nur das Geld wurde gesucht. Und irgendwann natürlich gefunden. Mit unseren Barmitteln und ohne die Narkosepistole (!) verschwand der ganze Trupp wieder. Wir blieben in der Kammer zurück. Wie besch.... wir uns fühlten, ist schwer zu beschreiben.



5-Mark-Münze DDR 1988

Weitere zehn Minuten später: Tür auf, herein kamen zwei Grenzer mit der knappen Aufforderung: „Jacke anziehen und mitkommen!“ Da, wo vorher der besagte Jeep gestanden hatte, stand jetzt ein zollgrüner B1000. Wir wurden in ein Gebäude gefahren, in dem sich Grenzer, Zöllner und andere „Staatsorgane“ befanden. Direkt nach Ankunft wurden wir getrennt und jeweils in einem Verhörraum platziert. Dort verbrachten wir die Nacht von etwa 20.30 bis 5 Uhr. Im Stundentakt wurden wir befragt, woher die mitgeführten Devisen stammten und wofür sie vorgesehen wären. Natürlich wollte ich nicht preisgeben, wer von meinen Freunden und Kollegen mir Geld gegeben hatte. Das

galt auch für meinen Kollegen. Doch nach sechs bis sieben Stunden Verhör war unser Widerstand wohl ziemlich zeitgleich gebrochen und wir nannten irgendwann Namen und Adressen der „Geldgeber“. Dabei ging es nicht um Schusswaffen oder Drogen, sondern um simple Deutsche Mark!

Mir persönlich war zu diesem Zeitpunkt bereits alles egal. Ich ahnte, dass nicht nur das Schiff weg ist, ohne Tiere natürlich, sondern auch mein geliebter Job im Zoo. Ich wollte jetzt nur noch – hoffentlich – nach Hause. Nach unserem Geständnis ging alles ziemlich schnell, Protokolle schreiben, warten, Protokolle lesen, unterschreiben, Belehrungen usw. Nochmals zur Erinnerung: Es ging um ein paar hundert Westmark und nicht um ein Kapitalverbrechen. Zwischen 5 und 6 Uhr wurden wir freundlich – so wie übrigens auch die ganze Nacht über unsere Behandlung verlief – aufgefordert, die Jacken anzuziehen und in den Barkas zu steigen. Dort traf ich meinen Kollegen wieder und wir wurden in Richtung Hafenkante gefahren. Uns war sofort klar welches Bild uns dort erwarten würde: Die entladenen Container, der Jeep (!) und unser Gepäck. Und die BOIZENBURG auf dem Weg nach Malmö. Welches Desaster!

Doch jetzt gab es eine kaum zu beschreibende Überraschung. So wie wir den Ort der Verladung am Vorabend verlassen hatten, genauso präsentierte er sich unseren übermüdeten Augen. Die BOIZENBURG am Kai, auf dem Achterdeck die Container und der Jeep. Das Schiff ganz offensichtlich zum Auslaufen bereit. Unglaublich und keine Fata Morgana. Mit einem aufmunternden Gruß verabschiedeten uns die beiden Zöllner, und mit einem weniger aufmunternden Gruß schickte uns der wachhabende Seemann an der Gangway in unsere Kammer: „Ihr lasst euch erst wieder blicken, wenn der Alte euch rufen lässt!“ Und so kam es auch. Eine Stunde nach dem Auslaufen durften wir kurz nach unseren Tieren sehen und uns dann eine gehörige Standpauke beim Kapitän abholen.

Was war in der Zwischenzeit an Bord geschehen? Nach unserem Abtransport zu den Vernehmungen und der Wahrscheinlichkeit eines Totalausfalls der beiden Betreuer war das Entladen der Tiercontainer und des Zubehörs erwogen worden. Da aber auch noch nennenswerte Geschenke der Bezirksleitung der SED in Leipzig für die Parteileitung in HCM-Stadt zu der Ladung gehörten, und auch die Tiere einen hohen politischen Wert darstellten, war diese Option schnell wieder verworfen worden. Was aber ohne die Zooexperten tun mit den

exotischen Tieren? Da war doch von „oberster Stelle“ glatt der ziemlich naive Auftrag an den Kapitän ergangen, die Tiere mit seiner Mannschaft zu versorgen. Vier bis fünf Wochen auf See mit sehr unterschiedlichen, anspruchsvollen Zootieren! Das hat nicht nur der Kapitän, der in dieser Funktion seine erste Reise machte, vehement abgelehnt, auch jeder andere hätte das sicher getan. Stunden vergingen ohne eine Lösung zu finden, was uns in die Hände spielte, während wir wegen ein paar hundert Deutschmark im Gewahrsam des Zolls (und anderer Organe) saßen und ein Ende der Befragungen nicht absehbar war.

Heute glaube ich, auch ohne unser Einknicken wären wir am frühen Morgen wieder zum Schiff gebracht worden, weil bereits beschlossen worden war, die BOIZENBURG nicht ohne Tiere und Betreuer auslaufen zu lassen. Aber dann wäre das Prozedere zur Ermittlung der Herkunft der Devisen wahrscheinlich nur vertagt worden. So bestand Klarheit und alle hatten einigermaßen ihr Gesicht gewahrt. Der Kapitän war ohnehin nicht zu beneiden. Die erste Fahrt als Kapitän, die zusätzliche Bedeutung des Tiertransportes (ich sollte während der Überfahrt einige Aufnahmen für den geplanten TV-Beitrag machen) und dann das Chaos mit uns Zoomitarbeitern. Wahrlich kein Grund zur Freude. Dazu kam die Tatsache, dass durch das verspätete Auslaufen der gesamte Fahrplan geändert werden musste. Das Festmachen in Malmö verzögerte sich erheblich.

Deshalb ist es mir noch heute ein besonderes Anliegen, dem Kapitän für sein ausgesprochen faires und kollegiales Verhalten uns gegenüber zu danken. Obwohl wir nun unter besonderer Beobachtung standen, durften wir unterwegs bei Landgängen die Zoologischen Gärten in den angelaufenen Hafenstädten besuchen. Er genehmigte dies aus Menschlichkeit und setzte sich damit sicher über andere Order hinweg. Und er konnte noch nicht ahnen, dass wir uns wenige Wochen später in Singapur für dieses Verständnis würden revanchieren können.

Nachdem mein Kollege und ich den weltberühmten Zoo Singapur während des Bunkerns von Lebensmitteln besuchen durften, kehrten wir lieber zu früh als zu spät zum Anleger für die Beförderungsboote zwischen unserem Schiff auf Außenreedee und dem Hafen zurück. Und dennoch wurden wir dort hektisch empfangen. Ohne auf weitere Seeleute zu warten wurden wir zum Schiff gefahren. Einziger Kommentar: „Ihr sollt dringend zum Schiff und Adler sofort zum Kapitän!“ Was war nun wieder los? Beruhigt sahen wir aber schon aus der Ferne, dass es mit unserer Ladung wohl kein Problem gab, alles sah friedlich aus.

Zurück auf dem Schiff eilte ich also sofort zum Kapitän und wurde von ihm freundlich empfangen. Ein Stein fiel mir vom Herzen. Ohne Umschweife erklärte er mir, dass er jetzt auf meine Unterstützung angewiesen sei. In seinem Büro saßen mehrere Herren der Hafenbehörde, die dem Schiff das Auslaufen untersagten.

Was war passiert? In Rostock waren 43 Personen in die entsprechenden Schiffspapiere eingetragen worden. Die Hafenbehörde in Singapur hatte aber festgestellt, dass sich mit uns beiden Tierbetreuern 44 Personen an Bord befanden. Die Zahlen in den Schiffspapieren im Hafen von Singapur zu korrigieren, hätte aber wohl mehr als einen Tag gedauert. Damit wären für die DSR immense Liegegebühren entstanden, ein Horror für den Kapitän. Er erklärte mir nun, dass möglichst eine Person von Bord gehen müsste, damit die BOIZENBURG zügig auslaufen könne. Aber einen einzelnen Seemann dürfe er nicht an Land zurücklassen – wegen der Fluchtgefahr! Landgang würde immer nur in Gruppe gewährt, und drei Seeleute gleichzeitig wären für die Weiterfahrt nicht entbehrlich. Also ging seine Bitte an mich, da ich Englisch beherrschte, schon früher einmal im Zoo Singapur war und den Direktor gut kannte, von Bord zu gehen. Es wäre schon alles organisiert, der Zoo Singapur sei bereits informiert, um mich an Land abzuholen. Die DSR würde sich dann um meinen Weiterflug nach HCM-Stadt kümmern. „Und die Versorgung der Tiere?“, fragte ich den Kapitän. Mein Kollege könne unmöglich alles alleine schaffen. „Kein Problem, lieber Herr Adler, er bekommt jede

Unterstützung, die er benötigt. Und außerdem, wenn Sie uns jetzt helfen, wird die DSR auf jede Regressforderung wegen des verspäteten Auslaufens in Rostock verzichten." Und überhaupt, die ganze Angelegenheit und noch mögliche Konsequenzen wegen des Devisenschmuggels seien dann vergessen.

Na, da ließ ich mich doch nicht dreimal bitten! In unserer Kammer wartete mein besorgter Kollege mit Gin Tonic auf mich und wollte mir natürlich nicht glauben, dass ich jetzt von Bord gehen würde. Erst als ich mir etwas Unterwäsche und die Zahnbürste einpackte und ein Offizier vom Schiff mich an der Kammer abholte, wurde ihm die neue Situation klar.

Um es kurz zu machen: Die Besatzung hat die restlichen Tage bis Saigon dem Kollegen bestens unter die Arme gegriffen, und ich flog Tage später mit Thai Airline First Class von Singapur nach Saigon, auch ein besonderes Erlebnis.

So nahm die ganze Reise noch ein glückliches Ende, und nur noch das Durchsuchungs- und Beschlagnahmeprotokoll erinnert mich heute an diese „Staatsaffäre“.

Zollverwaltung der DDR
Bezirksverwaltung Rostock
Orenzollamt Rostock
Rostock-Überseehafen
2500

Rostock, den 18.09.1988

Aktenzeichen: _____

B 008679

Beschlagnahme-Einziehungs-Entscheid

Herr/Frau/M. Adler, Jörg Leipzig 12.10.1946
 (Name, Vorname, Geburtsname) (Geburtsort und Datum)

7022 Leipzig, Tickerlingenberg Nr. 4
 (Wohnort, Straße u. Nr., Kreis, Bezirk)

Fr. Zfr. Hierflieger auf WS "Boizenburg"
 (Tätigkeit, Arbeitsstelle)

wurden nachstehend aufgeführte Waren/Gegenstände bzw. Zahlungsmittel:

Lfd. Nr.	Genaue Bezeichnung der Waren/Gegenstände bzw. Zahlungsmittel	Mengen-Einheit	Anzahl	Gewicht in kg	Bemerkungen

gemäß § 16 Zollgesetz in der Fassung des Anpassungsgesetzes
 § 19 Devisengesetz vom 19. 12. 1973 (GBl. I Nr. 58, S. 57)

~~Waren~~ eingezogen.

Sie haben vorsätzlich/ahnungslos die Ihnen obliegenden Rechtspflichten bei der Einfuhr/Ausfuhr von Gegenständen bzw. Zahlungsmitteln verletzt und damit den Tatbestand des/der § 15 Abs. 4, Zollgesetz/§ 18 Abs. 4, Devisengesetz erfüllt.

Gegen diesen Entscheid steht Ihnen das Rechtsmittel der Beschwerde zu. Soweit von diesem Recht Gebrauch gemacht wird, ist die Beschwerde innerhalb von vier Wochen nach Aushändigung/Zustellung unter Angabe der Nummer des Entscheides bei obengenannter Dienststelle einzulegen und zu begründen.



Das Protokoll wurde mir am 19.09.1988 ausgehändigt.

Jörg Adler
 (Unterschrift/Dienstgrad)

Jörg Adler
 (Unterschrift)

Blatt 1 Zur Aushändigung/Zustellung

A 9 304/10028/179/75-0003 B.L. 19/75/13 0531

71/170

Sankt Niklas war ein Seemann

Dieses und noch weitere bekannte Weihnachts- und Seemannslieder trug der Rostocker Shantychor *Luv un Lee* den im Dezember 2017 begeistert zuhörenden Teilnehmern der DSR-Senioren-Weihnachtsfeier im Bernsteinsaal des Hotels NEPTUN in Warnemünde vor. Die seit 1993 immer in den Vorweihnachtstagen für die aus dem Berufsleben ausgeschiedenen ehemaligen DSR-Angehörigen organisierte Zusammenkunft fand an diesem Tage zum 25. Mal statt. Sie wurde dankenswerterweise während dieses gesamten Zeitraumes alleine von der Deutschen Seereederei GmbH vorbereitet, organisatorisch betreut und anfangs teilweise und späterhin gänzlich gesponsert.



Auf der Weihnachtsfeier im Haus Sonne informierte Klaus Nickel, Direktor Flottenführung, die Senioren der DSR über den Stand und die weitere Entwicklung der Reederei.

Weihnachtsfeier 1991

Eine sehr noble Geste, wenn man die inzwischen verflossene Zeitspanne seit der Privatisierung der DSR bis heute betrachtet sowie die meist nur auf persönliche Initiative von einzelnen Senioren organisierten weihnachtlichen Zusammenkünfte von ehemaligen Mitarbeitern anderer ehemaliger Rostocker Großbetriebe gegenüberstellt.

Es ist immer wieder erfreulich, ehemalige Arbeitskollegen aus der Flotte oder den Landbereichen zu treffen, ein bisschen in meist guten Erinnerungen zu schwelgen und sich auch mit gebührendem Respekt an diejenigen zu erinnern, die an diesen Treffen nicht mehr teilnehmen können oder wollen.

Klar, dass in den Gesprächen auch so manche lustige Story zum Besten gegeben wird.

Im Laufe der Jahre haben sich ebenfalls einige bestimmte Gepflogenheiten herausgebildet. So treffen sich gleich im Eingangsbereich an der sogenannten „Chief-Back“ vorwiegend ehemalige Leitende Ingenieure der DSR, unabhängig davon, in welcher Arbeitsstelle sie vorwiegend oder zuletzt tätig waren.

An anderen Tischen finden sich mit zu erkennender Freude die Mitarbeiter der ehemaligen Flottenbereiche, der jeweiligen Direktorate oder der einzelnen technischen Werkstätten zusammen.

Dass bereits viele Bekannte ihre letzte große Reise angetreten haben, sieht man beim Rundumblick mit ungutem Gefühl. Denn waren es auf der ersten Veranstaltung im Jahre 1993 an drei hintereinander stattfindende Feiern etwa 1250 Teilnehmer, folgten im 65. Jahr

der Wiederkehr der Gründung der DSR lediglich 96 Personen den rund 270 übermittelten Einladungen.

Die Feierlichkeiten fanden anfangs im Rondell im Überseehafen Rostock, dann im Hotel HAUS SONNE und seit der Zusammenlegung der Senioren/Flotte und Senioren/Land auf Vorschlag von Herrn Rahe im Bernsteinsaal des Hotels NEPTUN statt.

Bei Kaffee, weihnachtlichem Gebäck, einem Gläschen Glühwein und einem deftigen Abendbrot kamen auch sehr viele Erinnerungen an die ebenfalls stimmungsvollen Weihnachtsfeiern an Bord der ehemaligen DSR-Schiffe auf, die weltweit und natürlich auch zu diesen Feiertagen auf See oder erfreulicherweise manchmal in fremden Häfen unterwegs waren.



Der Autor kann sich noch sehr gut an die Weihnachtsfeier 1956 auf dem Dampfschiff ROSTOCK im griechischen Hafen Kalamata erinnern. Kapitän Just spielte hervorragend auf der Geige und alle sangen in der Mannschaftsmesse nicht sehr schön, dafür in voller Lautstärke mit.

Eine gute Tradition in der DSR war es aber auch, dass sowohl in den großen Verwaltungseinheiten als auch in den einzelnen Werkstätten, Bildungs-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen in den Büros oder in langfristig reservierten Gaststätten der Jahresausklang gemütlich und gar nicht zu trocken gefeiert wurde. Pfiffige Mitglieder der Abteilungsgewerkschaftsleitung machten noch finanzielle Unterstützungen aus der Gewerkschaftskasse oder dem Sozialfonds möglich.

Leider trifft man auch heute noch langjährige DSR-Mitarbeiter, die sehr betroffen reagieren, wenn man beim Plauschen lobend von der erlebten DSR-Senioren-Weihnachtsfeier berichtet. Das trifft vor allem auf diejenigen Kolleginnen und Kollegen zu, die es aus Verärgerung über die nicht immer begeistert aufgenommene „Freisetzung“ der Jahre 1991/92 versäumt hatten, ihr Einverständnis zu weiteren Kontakten beim Abmelderundlauf in der Abt. Seniorenbetreuung zu erklären. Fakt ist aber auch, dass Einladungen zu den ersten

Veranstaltungen dieser Art mit wütenden, deftigen Kommentaren über den beschämend empfundenen Verlust des so sicher geglaubten Arbeitsplatzes zurück geschickt wurden. Trotz langjähriger DSR-Betriebszugehörigkeit wurden verständlicherweise auch nicht diejenigen Mitarbeiter eingeladen, die Anfang der 1990er-Jahre bereits in anderen ausgegliederten Betrieben, wie zum Beispiel die Firma Christophel und Bendin, tätig waren. Das haben nicht Wenige als ungerecht angesehen, weil sie auch dort relativ rasch die Bitterkeit der Arbeitslosigkeit zu spüren bekamen.

Hier muss aber auch erwähnt werden, dass viele Personen, die bei der Privatisierung noch mehrere Jahre Arbeit und Lohn in den sich langsam herausbildenden einzelnen Unternehmungen gefunden haben und dann erst später in den wohlverdienten Ruhestand gingen, ebenfalls nicht zum Personenkreis der Eingeladenen zählten.

Interessant war in den ersten Jahren dieser betrieblichen Weihnachtsfeiern, dass einzelne Geschäftsführer oder andere leitende Mitarbeiter einen kurzen Überblick über den wirtschaftlichen Erfolg des verflossenen Jahres sowie über getätigte und geplante Indienst- und Außerdienststellungen von bestimmten Schiffen bzw. Immobilien gaben.

Auf Einladung traten in den ersten Jahren noch die Herren Nickel,

Fischer und Pallutz von der Reederei F. Laeisz als Gastredner auf. Diese immer sehr interessiert aufgenommenen Informationen gibt es leider seitens der Reederei Laeisz nach der geschäftlichen Trennung der beiden Geschäftsführer nicht mehr.

Seniorenweihnachtsfeiern



Unsere Seniorinnen und Senioren freuten sich auch in diesem Jahr schon auf die vorweihnachtlichen Feiern. Rund 360 ehemalige Beschäftigte waren vom 1. bis 4. Dezember zu Gast im Arkona Pavillon am Haus der DEUTSCHEN SEEREEDEREI, wo sie von der Geschäftsführung des Unternehmens begrüßt wurden und in gemütlicher Runde zusammensaßen. Unsere Aufnahme zeigt die Veranstaltung vom vergangenen Jahr. Foto: J. Bochmann

Weihnachtsfeier 1996

Warum dann weitere leitende Persönlichkeiten den speziellen Einladungen nicht folgten ist ebenso unerklärlich, wie die Absage, die eigenen Senioren an diesen immer gelungenen Weihnachtsfeiern teilnehmen zu lassen und sich auch möglichst großzügig finanziell zu beteiligen.

Darum ist es aus Sicht der Senioren nicht sehr fair, dass nunmehr die Deutsche Seereederei GmbH alleine nicht nur die personell-organisatorische Vorbereitung und Begleitung übernimmt, sondern auch die Gesamtkosten trägt.

Ein besonderes Lob muss auch den engagierten Mitarbeiterinnen Frau Ursula Schubert (DSR seit 1968), Frau Erika Bielke (DSR seit 1961) und der Nachfolgerin Frau Ines Kusch (DSR seit 1982) ausgesprochen werden. Vielen ist Frau Bielke noch aus verflossenen DSR-Zeiten als Leiterin in der Lohnbuchhaltung im Flottenbereich Spezial-/Küstenschiffahrt bekannt.

Sie alle haben nicht nur maßgeblichen Anteil am guten Gelingen dieser stimmungsvollen Weihnachtsfeier, sondern achten auch darauf, dass sowohl in den verflossenen als auch künftigen Jahren die betrieblichen Senioren mit einem Blumengruß zum Geburtstag erfreut werden.

Mit großem Beifall wurde auf allen bisherigen Weihnachtsfeiern den bereits über 90 Jahre ältesten, anwesenden ehemaligen Betriebsangehörigen ein prächtiger Blumenstrauß

überreicht. Das waren beispielsweise in den letzten Jahren die ehemaligen Chiefs Hegewald und Sangerlaub. Leider haben beide bereits ihre letzte große Reise angetreten. Auf der Feier im Dezember 2017 wurden in gleicher Weise die Damen Rosel Schmochl (92) und Gerda Holz (90) sowie die Herren Paul Schmidt (92), Lothar Preußner (91) und Horst Drescher (90) geehrt.



Frau Kusch, Gerda Holz (90), Paul Schmidt (92), Lothar Preußner (91) und Rosel Schmochl (92)

Dem Geschäftsführenden Gesellschafter, Herrn Horst Rahe, muss ganz besonders als Initiator für die Fortführung dieser betriebsinternen Veranstaltung gedankt werden. Herr Rahe hat es stets verstanden, die Wertschätzung gegenüber den ehemaligen DSR-Mitarbeitern zum Ausdruck zu bringen, die mit ihrer Arbeit einen nicht zu übersehenden Baustein für den Aufbau und die Entwicklung der heutigen Firmen geleistet haben. Seine herzlich vorgetragenen Begrüßungen und ausführlichen Informationen werden von den immer noch an der betrieblichen Entwicklung interessierten Senioren sehr vermisst.

Der Dank gilt dem Sponsor, den Organisatoren sowie den fleißigen Kchen und aufmerksamen Kellnern im Hotel NEPTUN. Applaus, Applaus für die musikalischen Darbietungen.

Es bleibt der Wunsch und die Hoffnung, dass sich die inzwischen meist betagten DSR-Senioren noch einige Jahre zum gleichen Anlass treffen können.



Der Autor (li.) mit Paul Schmidt 2017

Walter Jangel

Allah strafft sofort

Die Verfehlung gegen die Sure 5:90 im Koran (Ihr Gläubigen! Wein, das Lospspiel, Opfersteine und Lospfeile sind ein wahrer Greuel und Teufelswerk. Meidet es! Vielleicht wird es euch dann wohl ergehen.) trug sich zu am 19. März 1983, als MS MAGDEBURG/Y5KS in Kuwait einklarierte.

Dass ein Kuwaiti in einer derart niedrigen Position wie in der eines Zöllners bei der Einklarierung mit anfassen würde, war undenkbar. Die Tätigkeit wurde meistens von Glaubensbrüdern aus Nachbarländern ausgeübt. Diese waren schon aus Gründen der Joberrhaltung besonders

gewissenhaft. Zumindest taten sie beim ersten Anschein so. Aber meistens kam auch bei denen das kleine Sünderlein durch.

Eine nicht versiegelte Transitlast im Hafen hätte größten Ärger bedeutet. Zur Erklärung der Moralvorstellungen seiner Religion bekundete der Zöllner während der Einklarierung, dass Allah das Trinken von Alkohol nicht erlaube. Gleichwohl würde er die Transitlast nur dann versiegeln, wenn er als Entschädigung für diese Dienstleistung als Backschisch eine Flasche Whisky aus eben diesem Raum bekäme. Nachdem der Kapitän sein Einverständnis dazu erteilt hatte, wurde die Last versiegelt.

Dann führte der Weg weiter zur Bierlast. Auch eine offene Bierlast hätte bei einer Kontrolle Ärger bereitet. Allah erlaube zwar auch kein Bier, aber er wolle doch ganz gerne vier Flaschen Bier mit von Bord nehmen. Deutsches Bier sei sehr gut. Nachdem er auch diese bekommen hatte, wurde wiederum versiegelt. Alle Flaschen waren in seinem Diplomatenkoffer untergebracht worden. Nachdem seine Arbeit am Schott der Bierlast erledigt war, ging es den Niedergang hoch zum Kombüsen gang. Der war fein gefliest. Plötzlich gab's ein Geschepper. Der Diplomatenkoffer war aufgegangen und die Flaschen gingen bis auf zwei Flaschen Bier zu Bruch. War das Allahs Sofortstrafe? Die zwei noch heilen Flaschen stellte er wortlos in der Kombüse ab, ließ sich Schaufel und Besen geben und kehrte die Scherben zusammen. Außer dem nassen Fleck und dem betörenden Duft war alles wieder fein sauber. Geknickt und ohne jeglichen Sprit zog er von Bord. Es werden ihm wohl starke Zweifel überkommen sein, ob der liebe Gott nicht doch durch Schiffswände schauen kann.

Ob er sich jemals wieder auf Allah berufen hat und hinterher Whisky verlangte? Wer weiß das schon zu sagen, nur Gott, denn der ist groß. Allahu akbar.

Waldemar Krampff

Schiffsreparaturen in der Sowjetunion

Dieses Kapitel der DSR-Geschichte sollte nicht vollständig in Vergessenheit geraten, wenn auch schon zeitlich sehr lange zurückliegend. Deshalb hier nur ein kurzer Rückblick.

Die Geschichte begann Anfang bis Mitte der 70er-Jahre im westlichen Teil der Sowjetunion und endete im fernen Osten des Riesenreiches, in Nachodka, um 1980/81.

Die etwa zeitgleich ausgeführten Schiffsreparaturen im Schwarzen Meeres gehörten nicht zu diesem Aufgabenbereich. Diese oblagen der Spezialschiffahrt und müssten von den jeweils zuständigen Mitarbeitern beschrieben werden können.

Die Erinnerungen sind bei weitem nicht vollständig und auch immer nur aus der Sicht des Verfassers festgehalten, der ja eigentlich kein Seemann war, sondern als Reparatingenieur diese Zeiten erlebte. Da damals keine eigenen Aufzeichnungen gemacht wurden, geschweige denn Fotos, sind alle Schilderungen nur aus dem Gedächtnis möglich und damit sicher sehr lückenhaft, speziell was auch die Sicht der damals an Bord arbeitenden Seeleute betrifft.

Grundlage für die Schiffsreparaturen in diesen Gegenden, in erster Linie die notwendigen Klassebesichtigungen im Dock, war, wie sicher noch erinnerlich, die Valutasituation für diese Arbeiten, da die gewissermaßen eigenen Werften in Wismar und Warnemünde bei weitem nicht die erforderlichen Kapazitäten hatten und für westliche Werften eben diese Mittel nicht bereitgestellt werden konnten.

Schiffscommerz fungierte damals als unser vorgesetzter Außenhändler und hat dann auf Grundlage der Beziehungen mit dem russischen Partner Sudoremont, die Kapazitäten in diesen Werften bereitzustellen vermocht.

Da eine Verständigung in Englisch oder Deutsch nicht erwartet werden konnte, mussten alle Reparaturlisten übersetzt werden und ein/e Dolmetscher/in war für die gesamten Zeiten von unserer Seite vorzuhalten – mit russischer Schreibmaschine.

Alle Vertrags- und abschließenden Preisverhandlungen fanden unter Federführung von Schiffscommerz in Rostock und später fast ausschließlich in Moskau statt. Eine Ausnahme ergab sich lediglich in Nachodka, da die Werft Moskau zu weit weg war und die dortigen Verantwortlichen an den abschließenden Abstimmungen der Reparaturumfänge direkt beteiligt waren und natürlich besonders an den Preisverhandlungen selbst teilnehmen wollten.

Klaipeda, Werft Nummer 7

Diese recht betagte Werft lag in der Nähe des Hafens Klaipeda, Litauische SSR, und somit in Stadtnähe, was für Landgänge der Besatzungsmitglieder recht bequem war.

Insgesamt war die Werft mit allen nötigen Anlagen und Ausrüstungen versehen, die für die Durchführung dieser Arbeiten erforderlich waren. Das Schwimmdock bestand aus dem Betonschwimmkörper mit aufgesetzten Stahlseitenteilen. Das erforderte, dass die Schiffe mit fast ebenem Kiel eingedockt werden mussten, was nur mit Hilfe des teilweisen Flutens von Laderaum 1 möglich war.

An Werkstätten existierten Anlagen für schiffbauliche Stahlarbeiten, den Rohrbau, eine Maschinenbauhalle, eine Werkstatt für elektrotechnische Arbeiten. Das war in dieser Zeit für die noch recht neuen Schiffe vom Typ XD ausreichend, um die Klasse-Dockbesichtigung mit einigen Stahlarbeiten an Deck und in den Laderäumen ausführen zu können. Reparaturen der Rohrsysteme und speziell aller Art von Armaturen, besonders im Unterwasserbereich, konnten in erforderlicher Qualität durchgeführt werden.

Für eine erste Überraschung sorgte einer der Arbeiter, der mit einem etwa einen Meter langen Rohr erschien, an dem alle nötigen Schraubenschlüssel für seine Arbeiten angeschweißt waren, um deren Verlust zu vermeiden. Es war fast schon artistisch, wie er mit diesem ungelenken Werkzeug auch in der Maschinenraumbilge umgehen konnte.

Nach Ende dieser Arbeiten und Einbau der Armaturen mussten wir erstaunt feststellen, dass sehr viele Flansche mit unterschiedlichen Schrauben- und Mutternstandards verbunden waren. Das stand nicht mit den geforderten Qualitätsstandards in Übereinstimmung und konnte erst nach langen Verhandlungen entsprechend ausgeführt werden.

Nach meiner Erinnerung wurden in dieser Werft zwei Schiffe vom Typ XD der Dockbesichtigung unterzogen. Bei den weiteren Wertzeiten wurden schon weitaus mehr Arbeiten ausgeführt u.a. auch im Bereich Maschine, also auch an der Hauptmaschine und an den Dieselgeneratoren, was dann entsprechende Testläufe erforderte.

Der Testlauf der Dieselgeneratoren war schon ein Problem, da der nötige Wasserwiderstand für diese hohe Leistungsaufnahme unserer Diesel modifiziert werden musste und erst nach einigen misslungenen Testläufen zu den gewünschten Ergebnissen führte, was letztlich auch durch die ständige Inanspruchnahme eines Dolmetschers sehr zeitaufwändig war.

Ähnlich schwierig gestaltete sich auch der erforderliche Testlauf der Hauptmaschine unter anderem zur Erstellung der nötigen Indikator diagramme, zumal dabei durch offensichtlich unsachgemäße Handhabung der Indikator unbrauchbar wurde, was den I. Ingenieur verständlicherweise sehr verärgerte.

Die Zusammenarbeit mit den Werftangestellten, Ingenieuren, Managern und Arbeitern war, insgesamt eingeschätzt, kooperativ. Die Zeiten für alle Reparaturarbeiten waren aber sehr

lang, was zu dieser Zeit offensichtlich noch für beiden Seiten kein Problem bedeutete. Auffallend war für uns nur, dass die vom Bauleiter, einem Litauer, gebrauchte Antwort auf Fragen, wann denn nun angefangen wird, meistens „Safta Budet“ (morgen wird es sein) lautete. Weil auch andere werftseitige Angestellte gleichfalls zu sehr vielen Fragen derart antworteten, hatten sie bald den Spitznamen Saftabuddhisten weg.

Da sehr viele von uns zum ersten Mal in der großen Sojus weilten, gab es natürlich ausreichend Anlass, sich am Ort über die in der DDR propagierten Dinge zu informieren. Mit großem Erstaunen stellten wir fest, über eine Deutsch-Sowjetische Freundschafts-Gesellschaft war in Klaipeda nichts bekannt, wie auch das große Vorbild für die Aktivistenbewegung der Stachanow-Arbeiter hier völlig unbekannt war.

Was es so an Einkaufsmöglichkeiten gab, ist mir bis auf zwei Produkte nichts Besonderes in Erinnerung geblieben. Dies betraf einmal eine Handwerksbank, also eine etwa 20 kg schwere Maschine mit Abrichte, Kreissäge und Drechselvorrichtung für nur 50 Rubel. Auch Außenbordmotoren für Boote waren erschwinglich. Ein solcher Motor wurde an Deck in einem mit Wasser gefüllten 200 Liter Fass unter großem Hallo getestet.

Was mehr oder weniger unterschwellig bemerkt wurde, wenn man ein bisschen näher mit jemandem Bekanntschaft gemacht hatte oder dem Dolmetscher gut zuhörte, war, dass noch immer gewisse Spannungen zwischen den Litauern und den Russen bestanden. Natürlich waren sie alle Sowjetbürger und lebten und arbeiteten zusammen. Heute hat sich das geändert, wenn in der zur Europäischen Union gehörenden Republik Litauen die Russen diskriminiert werden.

Klaipeda, ehemalige Marinewerft

Aus Kapazitätsgründen der Werft Nr. 7 wurde für ein Typ XD-Schiff eine ehemalige Marinewerft mit den entsprechenden Arbeiten beauftragt.

Diese Werft lag etwa eine Busstunde außerhalb der Stadt, war also für Landgänge schon unbequemer. Sie lag in einem Gebiet in Richtung Kaliningrad, so eine Art Ausläufer der Kurischen Nehrung, zumindest vom Aussehen her. An dem sehr schönen Strand in der Nähe der Werft lag ein Wrack hoch und trocken, aber der Strand war wegen Sperrzonen und der recht kühlen Jahreszeit ohnehin nicht nutzbar.

Neben diesen landschaftlichen Vorteilen stellte sich sehr schnell heraus, dass diese ehemalige Marine-Werft sehr gut für unsere Anforderungen geeignet war.

Der Bauleiter Kasimir, mit einem Angela-Davis-Wuschel-Haarstil, war sehr gut qualifiziert und folgte dem auf solchen Werften sicher nötigen Arbeitsstil der klaren Aufgabenstellung und folgerichtig exakt ausgeführten Arbeiten.

Auffällig war auch, dass anfragende Vorarbeiter, die höflich anklopfen, ehe sie vom Bauleiter zu ihrem Begehr befragt wurden, vielfach mit einer kurzen Erklärung wieder entlassen wurden ohne auch nur den Leitenden Technischen Offizier oder mich selbst zu fragen oder zu informieren. Nur in speziellen Fällen durfte dieser Mitarbeiter bei uns eintreten. Sein Anliegen wurde übersetzt, um unsere Seite zu informieren, eventuell diese Sachlage kurz zu beraten und den Fragenden mit einer kurzen und präzisen Antwort bzw. Order wieder zu entlassen.

Besonders beeindruckend war der Tag, an welchem so gut wie alle möglichen Armaturen und Rohrleitungen, die zur Überholung bzw. Erneuerung im Maschinenraum vorgesehen waren, ausgebaut wurden. Es wurde eine kurze Ortsbesichtigung mit den verantwortlichen Werftleuten durchgeführt, um alle gekennzeichneten Arbeiten zu identifizieren, Verwechslungen zu vermeiden bzw. noch unter Druck stehende Teile klar zu markieren.

Der LTO wurde dann gebeten, die Feuermeldeanlage für den Maschinenraum abzustellen. Kein Besatzungsmitglied sollte diesen bis zur Entwarnung durch den Bauleiter betreten, und die Arbeiten begannen.

Natürlich hat uns die Neugier übermannt und wir haben von einem höheren Deck aus einen Zugang zum Maschinenraum geöffnet, um einen Blick hineinzuworfen und den Fortgang der Arbeiten zu kontrollieren. Es war kaum etwas zu sehen, aber ein höllischer Lärm, Feuerfunken von Gasbrennern an mehreren Stellen, dicke Rauchschwaden und die sofortige Anweisung an uns, den Raum zu verlassen und den Zugang zu schließen.

Nach mehreren Stunden kam dann die Entwarnung und Wiederherstellung des Normalzustandes für ein Werftschiff, und wir durften den Maschinenraum wieder betreten. Zu unserem Erstaunen waren alle Flurplatten und Handläufe wieder komplett an Ort und Stelle, der Rauch inzwischen abgezogen und man konnte kaum erkennen, was sich die letzten Stunden hier so abgespielt hatte – ein wohlorganisiertes Chaos, wie es auf Navy-Schiffen im Ernstfall sicher gang und gäbe gewesen wäre.

Dann im Dock ergab sich unerwartet eine zu große Spielmessung der Propellerwelle in der Pockholzlagerung, was natürlich nach zwei Jahren nicht geplant war und wir deshalb kein Pockholz zur Erneuerung mithatten. Eine sofortige Beschaffung war von unserer Seite kaum möglich, aber die Werft konnte das entsprechende Material beistellen und in Tag- und Nachtschichten auch sehr schnell bearbeiten.

Leider waren wir nur mit einem Schiff in dieser für Reparaturarbeiten sehr gut ausgerüsteten und organisierten Werft, was von der Instandhaltung her gesehen sehr bedauerlich gewesen ist. Aber die Sowjetunion ist ja groß und so kamen wir zu einer weiteren Werft im benachbarten Riga, Lettische SSR.

Riga, Lettische SSR

Mit nur einem Schiff Typ XD waren wir auch auf einer Rigaer Werft. Offensichtlich lief hier alles planmäßig und ohne besondere Vorkommnisse ab. Zumindest kann ich mich an keine Story oder ein spezielles Geschehnis erinnern, außer an sehr langwierige Vertrags- und Preisverhandlungen, speziell zwischen den beiden Außenhandelspartnern, weniger zwischen Werft und Reederei, aber wir mussten eben daran teilnehmen.

Wir waren sicher schon an den Stil dieser Werften gewöhnt, im negativen wie im positiven Sinne, wobei von der Mentalität her die mehr oder weniger lettische Bevölkerung und damit die Werftleute, etwas umgänglicher waren als es in Klaipeda der Fall war. Eventuell kann jemand, der diese Werftzeit miterlebt hat, etwas dazu beitragen.

Wir machen nun einen Sprung nach Fernost, nach Nachodka.

Nachodka, Werft der FESCO Reederei

1980 flogen wir, der Vertreter von Schiffscommerz und ich selbst erstmals nach Fernost. Schon der Flug war ein Erlebnis. Von Moskau in einer IL62, voll ausgebucht, nur Economy Class, Fensterplatz, Nachtflug.

Eine Bitte nach einer Decke zum Schlafen wegen der kühlen Außenseite wurde abgelehnt, wie auch eine Bitte, das permanente Rauchen von Papirossy eines Mitfliegers ein paar Reihen vor uns einstellen zu lassen, da er Held der Sowjetunion war.

Unser Zwischenziel hieß Chabarowsk, ehe es nach etwa acht Stunden Wartezeit mit der Bahn weiterging. Hier standen wir unter dem besonderen Schutz eines sehr höflichen Polizisten, da er befürchtete, wir als leicht erkennbare Ausländer könnten in Schwierigkeiten mit Ortsansässigen kommen, warum auch immer.

Die Bahnfahrt war dann erholsam, auch wenn das fast schwarz gebratene Chicken vom Speisewagen innen noch gefroren war. Die Mitreisenden zeigten sich sehr gastfreundlich und so verging diese etwa 1000 Kilometer lange Fahrt in angenehmer Atmosphäre.

Bei einer späteren Reise zurück hatten wir mal mehrere Stunden Aufenthalt wegen eines Unfalls und beschädigter Schienen. Es war interessant zu sehen, wie nach etwa einer Stunde per Hubschrauber das neue und komplette Gleisstück dazu eingeflogen wurde.

Nachodka liegt etwas nordöstlich von Wladiwostok und hat wohl fast durchgehend einen eisfreien Hafen. Hauptsächlich gibt es hier Fischereiindustrie, was natürlich zu einem gewissen Wohlstand geführt hat. Daneben konnten wir massenhaften Holzexport aus dem nicht allzuweit entfernten Hafen beobachten.

Die erste Werftbesichtigung war angesetzt und wurde von uns ausgiebig genutzt. Das erste DSR-Schiff war nach dem Löschen seiner Ladung von Japan kommend nach hier unterwegs. Mein erster Eindruck von der Werft war sehr gut, alle erforderlichen Werkstätten für Schiffsreparaturen waren gut ausgerüstet vorhanden, wie auch ein großes Sortiment an Material und auch eventuell bestimmte Ersatzteile, wie Armaturen. Das Dock hatte auch eine respektable Größe, also mehr als genug für unsere Typ XD-Schiffe.

Die Werft gehörte einer Reederei, was für uns neu war, und zwar zur FESCO, die unter anderem den nördlichen Seeweg bediente, deshalb gut ausgerüstet war, in den Sommermonaten nicht recht etwas zu tun hatte, weshalb wir auch da hinkamen.

Nach Ankunft des Schiffes auf Reede, meldete sich allerdings plötzlich ein Reedereidirektor zwecks Besichtigung des Schiffes an, was uns sehr verwunderte. Wir weilten dann für etwa zwei Stunden an Bord. Er hatte die Befürchtung, dass unser Schiff zu viele Zusatzaufträge auslösen könnte, falls es in einem desolaten Zustand wäre, was seine Pläne hätte stören können. Nachdem er dessen gute Beschaffenheit feststellte, wollte er am liebsten das Schiff einige Reisen für seine Reederei zwischen Nachodka und Japan einsetzen. Ihm fehlte Schiffsraum. Dies war aber wegen abgelaufener Klassepapiere und auch nach Rücksprache mit Rostock wegen fehlender Maklerverbindungen in Nachodka und auf der Gegenseite nicht möglich.

So konnte dann das Schiff an der Werft festmachen und die Arbeiten beginnen. Insgesamt waren wir, d. h. die Besatzung und auch ich selbst, mit den täglichen Abläufen sehr zufrieden. Es gab jeden Tag eine kurze Beratung mit unserer Seite und dem Bauleiter. In speziellen Fällen war es auch möglich, mit dem Werftdirektor bzw. mit dem technischen Direktor bestimmte Probleme zu besprechen, die die Befugnisse des Bauleiters überstiegen.

Ich erinnere mich, dass ich einmal mit dem Werftdirektor ein Gespräch hatte wegen der doch recht langen Liegezeiten. Wir hatten beobachtet, dass die reale Arbeitszeit in der einzigen Schicht von 7 bis 17 Uhr wegen der Pausen und sonstiger Vor- und Nachberatungen, maximal sechs Stunden pro Tag betrug. Deshalb versuchte ich den Direktor zu überzeugen, doch zwei Schichten zu je sechs Stunden zu organisieren, um damit die Liegezeit eines Schiffes beträchtlich zu verkürzen. Noch heute habe ich seine Stimme im Ohr: „Towarisch W., wir leben im Kommunismus, das brauchen wir nicht mehr.“

Bei mehr Kenntnissen über die Ökonomie meinerseits hätten schon damals die Glocken bei mir läuten müssen, dass es so nicht gut gehen kann, was sich ja dann auch etwa zehn Jahre später sehr schmerzlich bewahrheiten sollte. Und nicht nur in der SU, erst recht in der kleinen DDR ohne Rohstoffressourcen.

Aber sonst liefen alle Reparaturarbeiten zu unserer Zufriedenheit ab. Zwei technische Besonderheiten seien erwähnt, die in einer DDR-Werft damals undenkbar gewesen wären.

Wer sich erinnert, der weiß, dass auch damals schon Bestrebungen vorhanden gewesen sind, durch ökonomische Fahrweise Brennstoff und damit Kosten zu sparen. Eine Maßnahme dazu war das Kürzen des Propellers auf einen etwas kleineren Durchmesser, da man die maximale Geschwindigkeit ohnehin nicht nutzen wollte wegen der hohen Brennstoffkosten. Dieses Propellerkürzen wurde in der Warnow-Werft ausgeführt durch einen geraden Schnitt an den Propellerflügelenden. Die Flügelform des gekürzten Propellers wie im Original wieder herzustellen, sah sich die WW außerstande. Der Propeller hätte nach Waren/Müritz gebracht werden müssen, was erhebliche Kosten und Zeiten erfordert hätte. In Nachodka war dies kein Problem. Die Kürzung erfolgte parallel zu der Originalform und anschließend wurde der Propeller auf einer recht simplen Vorrichtung zur Zufriedenheit des Klassevertreters ausgewuchtet und von uns so abgenommen.

Die zweite Besonderheit war die Reparatur des Bronzebezuges der Propellerwelle. Nach Demontage der Welle und Vermessung für die Klassebestätigung wurde festgestellt, dass im Bereich der Stopfbuchse die Restdicke des Bronzebezuges nicht mehr akzeptabel war. Im normalen DDR-Falle hätte dies bedeutet, einen neuen Bronzebezug zu beschaffen, herzustellen, bzw. eine Reservepropellerwelle bereitzustellen, was immer möglich gewesen wäre, den alten Bezug zu entfernen und den neuen aufzuziehen. Alles recht aufwändige Arbeiten, speziell die Beschaffung eines neuen Bezuges.

Die Werft schlug vor, diesen Bezug im Bereich der Untermasse durch Auftragsschweißung zu reparieren, was in der Werft sehr oft gemacht würde. Ein Vorgang, der uns allen unbekannt war und erst mal Zweifel aufkommen ließ, ob dies überhaupt gemacht werden könnte. Der Klassevertreter vom Russischen Register bestätigte die Zulassung dieses Verfahrens. Es sollte auf einer drehbaren Vorrichtung erfolgen in schachbrettartiger Weise immer jedes Feld vielleicht 5×5 cm gross und um 180 versetzt und auch der Länge nach immer in wechselnder Reihenfolge um ein lokales Überhitzen und damit Lockerung des Bronzebezuges zu verhindern. Gesteuert wurde diese Vorrichtung durch ein Lochkartensystem und ständig durch einen Fachmann überwacht. Es hat noch etwas Überzeugung gebraucht, um auch von dem in Rostock sitzenden DSRK-Vertreter eine Bestätigung zu erhalten. Die Arbeit wurde ausgeführt, professionell geprüft und als sicher bestätigt. Es gab auch später keine Probleme mit dieser Propellerwelle.

Die Besatzung wurde durch den dortigen Seemannsclub betreut und auch durch die Werft. Letztere hat wohl bei jedem Schiff mindestens einmal ein dort sogenanntes Burschenfest in freier Natur arrangiert mit vielen russischen Speisen und auch Getränken. Durch letztere war es einmal nötig, einen der Bordteilnehmer mittels des Dockkranes an Bord zu bringen. Er war wohl zu schwer für die Gangway geworden.

Entgegen meiner Annahme in dieser Gegend mehr Tschuktschen oder andere asiatische Völkerschaften anzutreffen, handelte es sich überwiegend um Russen, mit denen wir zusammen arbeiteten. Auf unsere Frage wieso und warum hier so viele Russen aus allen möglichen damaligen Sowjetrepubliken arbeiten und leben, wurden wir aufgeklärt, dass dies mit den Säuberungen während der Stalinzeit zu tun hätte. Mit ihnen war jedenfalls eine sehr gute Zusammenarbeit möglich. Hier im fernen Osten der großen Sowjetunion galt der Grundsatz: „Moskau ist weit weg.“

Eine denkwürdige Seebestattung

Wir waren, wie auch immer, auf das Thema „Todesfälle an Bord“ gekommen. Ich hatte ein paar solche Ereignisse während meiner Musikdampferzeit erlebt, wobei auf meinem ersten Passagierdampfer über den nicht mehr ganz jungen Schiffsarzt gemunkelt wurde, dass er seine Liege auf dem Sonnendeck immer zwischen zwei besonders laute Lüfter stellte, sodass er nie hörte, wenn er ausgerufen wurde.

Ein „Bellboy“ musste loslaufen und ihn suchen, und bis der Doktor dann schließlich beim Notfall eintraf, konnte er, wenn es wirklich ernst war, im Allgemeinen nur noch den Exitus feststellen. (Das Durchschnittsalter unserer Fahrgäste war auf den meisten Reisen ziemlich hoch.) Diese betrüblichen Fälle gingen dann regelmäßig im nächsten Hafen, der praktisch nie mehr als eine Tagesreise entfernt lag, in einem Zinksarg von Bord.

Aber nur einer in unserer Runde, der II. Offizier, hatte tatsächlich mal eine richtige Seebestattung miterlebt. Er fuhr auf einem VLCC (Very Large Crude Carrier) damals bei SHELL, meine ich mich zu erinnern, und der Anlass kam im Persergolf oder im Indischen Ozean folgendermaßen zustande:

Es war Kantinenausgabe, die Kantine lag am Ende eines Querganges genau jenseits des Endes, an dem ein Niedergang in eben diesen Quergang führte. Eine Stewardess, eingedeckt mit den notwendigen Spirituosen strebte soeben, die Flaschen in beiden Händen haltend, jenem Niedergang zu, als der Dampfer gehörig überholte, sodass die vor ihr liegende Wegstrecke sich in eine äußerst schräge, abwärts führende schiefe Ebene verwandelte.

Anstatt nun einem Teil der Flaschen Lebewohl zu sagen, um sich wenigstens mit einer Hand am Handlauf festzuhalten, sauste sie, ihre Viktualien weiterhin mit beiden Armen umklammernd, in immer größerem Tempo den Gang hinab bis schließlich das beschließende Schott ihrer Schussfahrt ein plötzliches Ende setzte. Genickbruch, tot. (Über das Schicksal der Flaschen wurde nichts berichtet.)

Das also war der Anlass für die Seebestattung, die für den Morgen des übernächsten Tages anberaumt wurde und deren Schilderung ich den Worten unseres II. Offiziers überlassen möchte:

„Wir waren kurz vor Sonnenaufgang alle an Deck versammelt, Offiziere und Unteroffiziere in Uniform, alle anderen im besten Zeug, das ihre Spinde hergaben. Auf einem ausreichend großen Brett, das der Zimmermann zur Verfügung gestellt hatte und das mit einem Ende auf der Reling, mit dem anderen auf einem Sägebock des Zimmermanns lag, ruhte unter der schwarz-rot-goldenen Flagge der Leichnam, eingehüllt in ein Sonnensegel und an den Füßen mit einem Ankerschäkel beschwert.

Die Mützen wurden abgenommen, der Kapitän sprach ein paar Abschiedsworte und ein Gebet, während soeben die Sonne über der Kimm aufging. Es war die feierlichste und romantischste Szenerie, die man sich vorstellen kann.

Nachdem der Kapitän sein Gebet beendet hatte, war es Aufgabe des Bootsmannes, das Brett so weit nach außenbords zu kippen, dass der Leichnam unter der Flagge heraus ins Wasser rutschen konnte.

Nun war der gute Bootsmann wohl ein bisschen nervös in dieser ungewohnten Situation, vielleicht auch einfach unsicher – jedenfalls stieß er das Brett mitsamt Flagge und Leiche über Bord.

Und dann hörte man als nächstes – mitten in diese romantisch-feierliche Stimmung und das ergriffene Schweigen der Umstehenden hinein – die Stimme unseres Zimmermanns: „Du Idiot! Das Brett hätte ich noch gebraucht!“

Tragische Augenblicke in Algier

Zwischen 1966 und 1978 fuhr ich auf dem MS VÖLKERFREUNDSCHAFT als Steward, bevor ich nach 12-jähriger Seefahrtszeit eine Kneipe in Dresden übernahm. „Erzähl mal was aus deiner Fahrzeit.“ So klang es mir in den Jahren dort öfter entgegen. Das Bordleben auf der V1, wie das Schiff kurz genannt wurde, ist nur schwer auf andere Schiffe samt deren Besatzungen übertragbar. Die Zeit, das Schiff und wir waren einmalig. Es gab Höhen und Tiefen wie überall im Leben. Den absoluten Tiefpunkt meiner Seefahrtszeit, das Schlimmste was mir in diesen Jahren widerfahren ist, erlebte ich im September 1967 während einer Reise des Schiffes von Rostock nach Genua. Diese Einschätzung trifft auch auf die meisten Besatzungsmitglieder zu, welche diese Tragödie miterleben mussten.

Am 17. September 1967 machte die VÖLKERFREUNDSCHAFT in Warnemünde die Leinen los und lief ohne Passagiere nach Genua, um sie dort zu übernehmen. Da wir Stewards während der Überreise logischerweise nichts zu tun hatten, wurden wir dem nautischen Bereich Deck zugeteilt. Wir wurden zum Malen der vorher entrosteten Stellen an Teilen der Deckaufbauten, Reling und Bootsaufhängungen eingesetzt. Wahrscheinlich konnten wir dort die wenigsten Fehler machen. Wir holten nach dem Frühstück unsere weiße Farbe in der Farbenlast bei einem Matrosen ab, wurden eingeteilt und dann ging es mit mehr oder weniger Begeisterung bei miesem Wetter über einige Tage an diese Arbeit.

Wir befanden uns im Englischen Kanal, als uns über Bordlautsprecher mitgeteilt wurde, dass das Motorschiff FIETE SCHULZE der DSR einen Seenotruf gesendet habe. Wir liefen mit voller Fahrt Richtung Biskaya, wo sich dort irgendwo die FIETE SCHULZE befunden hatte. Der Frachter war bereits gesunken und einige Schiffe und ein Suchflugzeug waren schon auf der Suche nach Überlebenden in der Unglückszone. Gegen Abend trafen wir vor Ort ein und beteiligten uns an der Suche bis der Sonnenuntergang zu einer Pause der Bemühungen zwang, Überlebende des Unglücks zu finden. Am nächsten Morgen nahm die gesamte arbeitsfreie Besatzung mit Ferngläsern aus dem großen bordeigenen Bestand an der Suche teil, aufgereiht auf Back- und Steuerbordseite des Vorschiffes. Inzwischen hatte unser Schiff in Absprache mit den andern Schiffen die Leitung der Suche übernommen. In einer breiten Linie in gegenseitiger Sichtweite kämten die Schiffe das Suchgebiet ab. In der direkten Untergangszone, zu erkennen an den vielen schwimmenden Gegenständen, suchten einige kleinere Frachter. An der Seenotrettungsaktion beteiligten sich Schiffe aus der UdSSR, USA, BRD, Polen und andere, sogar ein holländisches Kriegsschiff. Hier spielte Politik zum Glück keine Rolle. Wir selbst fanden nichts, übernahmen aber 18 überlebende Seeleute und fünf tote Besatzungsmitglieder von anderen Schiffen. Einige der Überlebenden, die von einem Schiff aus der BRD gefunden worden waren, wollten nicht noch einmal in ein Rettungsboot steigen, um zu uns zu wechseln. Bei dem herrschenden schlechten Wetter verständlich. (Dieser Fakt wurde später von Karl-Eduard von Schnitzler im „Schwarzen Kanal“ als Menschenraub propagandistisch ausgeschlachtet. – Anm. d. Red.) Das Schiff, welches sie gerettet hatte, fuhr sowieso nach Hamburg, von wo sie dann den Zug nach Rostock nehmen konnten.

Die überlebenden Seeleute, die sich bei uns an Bord befanden, wurden mit dem Nötigsten ausgestattet und in den leeren Passagierkabinen untergebracht.

Wir verließen das Unglücksgebiet, während manche Schiffe noch einige Zeit ohne Erfolg weitersuchten, und liefen nach Algier, um die Überlebenden und Toten abzugeben. Zimmerleute übernahmen den Bau der fünf Särge. Diese wurden auf der Steuerbordseite des Vorschiffs, das von nun an abgesperrt wurde, aufgestellt.

Mit der zunehmenden Wärme bei südlichem Kurs wurden die Verstorbenen zweimal am Tag mit einigen Tüten Eis gekühlt. Die für diese furchtbare Arbeit ausgesuchten Matrosen wurden mit einer Sonderration Schnaps „beruhigt“, soweit das überhaupt möglich war.

Am Abend vor dem Erreichen von Algier erfuhren ich und noch fünf andere Stewards, dass wir am nächsten Tag zum Tragen der Särge ausgesucht worden waren. Als der Kapitän am nächsten Morgen aus der Steuerbordnock nach vorn schaute, erkannte er in Höhe des Hauptdecks Kabine 17, dass sich da jemand aus dem Bullauge auf die Bordwand übergeben hatte. Der betroffene Steward aus der Kabine schrubbte diese Überreste sofort ab. Wir hatten am vorherigen Abend dort zu einem kleinen Umtrunk zusammengesessen. Diese Schiffsseite hätte sich genau vor der auf der Pier versammelten Mannschaft befunden. Eine Katastrophe.



Volker Mannig (li. v.)

Bei der folgenden feierlichen Zeremonie stand die Bordkapelle quer zur Pier, daneben der Kapitän, in Front zum Schiff die Besatzung. Die sechs Stewards standen mit dem Rücken zum Schiff. Einige Zivilisten aus der Handelsvertretung der DDR in Algier und der Deutschen Seereederei waren ebenfalls anwesend. Nach einer kurzen Ansprache des Kapitäns wurden die Särge, bedeckt mit der schwarz-rot-goldenen Flagge, unter Verlesen des Namens der Toten auf die Pier herabgelassen. Bei dieser traumatischen Aktion mussten einige weibliche Besatzungsmitglieder gestützt werden. Danach wurde auf jeden Sarg ein großes Blumengebinde abgelegt.

Wir begannen mit unserer schweren Arbeit, hoben den ersten Sarg an und trugen ihn zu einem unweit wartenden Auto. Es folgten die anderen, für jeden Sarg ein Auto, welches die Särge zum Flughafen überführte. Von dort wurden sie, ebenso wie die überlebenden Seeleute der FIETE SCHULZE, mit einer Sondermaschine in die Heimat geflogen.

Nach rund drei Stunden setzte die VÖLKERFREUNDSCHAFT die Reise nach Genua fort. Mit einer eintägigen Verspätung traf das Schiff dort ein, um tschechische Passagiere zu übernehmen.

Die Welt des Seemannes

„Noch immer ist die Seefahrt von Romantik umgeben, ist sie voller Geheimnisse. Sie schreckt die Furchtsamen und übt auf den Mutigen einen unbändigen Reiz aus. Wer hat in seiner Jugend nicht den Drang zur See verspürt? Welchen jungen Menschen lockt nicht auch heute noch das Abenteuer Seefahrt?“

So beginnt der Begleittext einer Diaserie zur Werbung von Seeleuten für die Deutsche Seereederei. Durch die hohe Fluktuation in der Handelsflotte wurden jährlich um die 500 und mehr Neueinstellungen benötigt. Dazu machten sich neue Maßnahmen erforderlich, um möglichst viele Interessenten zu erreichen.

Diese Aufgabe übernahm das

ZENTRALE WERBEBÜRO

der Hochseehandelsflotte der DDR

mit den Außenstellen in Rostock, Berlin, Dresden, Leipzig, Karl-Marx-Stadt und Erfurt, zum Ende hin auch in Magdeburg.

Durch die vom Werbebüro ausgelösten Initiativen konnten mehrere tausend Bewerbungen im Jahr registriert werden.

Die Werbemaßnahmen beschränkten sich nicht allein auf die obige Diareihe. Neben Anzeigen in den Tageszeitungen erschien eine Anzahl von sogenannten „give aways“ und Faltblättern, in denen die Lehrberufe in der Handelsflotte und sonstige Einstellungsmöglichkeiten vorgestellt wurden. Eingedenk des „speziellen“ Auswahlverfahrens wurde die gesamte Bevölkerung angesprochen, wenn es hieß: „Es kann sich jeder interessierte junge Bürger unserer Republik bewerben, der Lust und Liebe verspürt, zur See zu fahren. Unsere Besatzungsmitglieder sind Repräsentanten unseres Arbeiter- und Bauern-Staates im Ausland. Daraus resultiert eine sorgfältige Auswahl der Bewerber.“

Als Einsatzmöglichkeiten wurden dargestellt:

Jeder Werk tätige mit einer abgeschlossenen Ausbildung in einem technischen oder handwerklichen Beruf als Decks mann mit Qualifizierung zum Vollmatrosen.

Im Bereich Maschine Werk tätige mit abgeschlossener Ausbildung in einem maschinenbaulichen oder maschinentechnischen Beruf oder dem Nachweis einer längeren berufspraktischen Tätigkeit dieser Art, wenn eine abgeschlossene Ausbildung in einem metallverarbeitenden

Beruf vorlag, als Maschinenhelfer, Maschinenwärter, Maschinenassistent, Elektriker.

Im Bereich Wirtschaft wurden eingestellt Köche, Kellner, Fleischer, Bäcker und Konditoren sowie Wirtschaftshelfer mit keiner abgeschlossenen Ausbildung in diesen Berufen. In diesem Bereich war auch die Einstellung von Frauen möglich.

Tatsächlich stand damit jedem, der gesund war und keine zwei linke

**KOMM
ZU UNS!**



Hände besaß, die Möglichkeit zur See zu fahren offen, leider nur rein theoretisch. Denn nicht ohne hinreichend bekannten Grund sollten Bewerbungen mindestens fünf Monate vor dem gewünschten Einstellungstermin bei den Außenstellen des Werbebüros eingereicht werden.

Diesem Zweck der Massenmobilisierung diene auch die Dia-Reihe „Die Welt des Seemannes“ mit einem Begleittext von Lothar Borbe. Die Serie entstand um 1973/74 durch ein Autorenkollektiv im Rahmen der Neuerertätigkeit, auch mit Inge Borbe, anfangs Leiterin der Außenstelle Rostock des Werbebüros. Die Fotos stammen unter anderem von Wilfried Kirbach und Dieter Wendt. Die Reihe wurde vielfach kopiert und an die Außenstellen übergeben. Die Diaserie wurde auch vom Autor selbst in Vorträgen bei der URANIA verbreitet. Die Reihe umfasste in vier Themenkomplexen insgesamt 136 Dias. Eine Auswahl wird hiermit vorgestellt.

Im Begleittext der Diareihe heißt es weiter zu den Bildern: „Rostock ist Heimathafen für rund 200 Handelsschiffe der Deutschen Demokratischen Republik und Sitz der Reedereien VEB Deutsche Seereederei und VEB Deufracht/Seereederei. Mit dem Dampfer VORWÄRTS begann die Geschichte unserer Handelsflotte. Heute gehört dieser Veteran den jungen Matrosen der Pionierorganisation ‚Ernst Thälmann‘.

Die Schiffe des VEB Deufracht/Seereederei tragen einen stilisierten Rostocker Greif auf blau-rot-blauem Grund als Schornsteinmarke. Diese Reederei ist auf den Transport von Massengütern, Erdöl und Kühlladung spezialisiert.

DSR-Lines – das ist ein Synonym für Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit im Seetransport seit mehr als 20 Jahren. Mit Frachtschiffen unterschiedlicher Größenklassen be-

fördert die Deutsche Seereederei, eine der größten Reedereien Europas, wertvolle Ex- und Importgüter über alle Meere.“

Weiter wird in Text und Bild sowohl auf angelaufene Häfen als auch auf die Tätigkeiten an Bord, von der Gangwaywache über das Rostklopfen und Malen bis zum Bedienen in den Messen und die Freizeitbeschäftigungen eingegangen.

Parallel dazu befand sich eine weitere Dia-Serie bei den Werbebüros im Umlauf, die professionell auf dem Motorschiff GEORG BÜCHNER an seinem Scharmer Liegeplatz fotografiert wurde und speziell die Lehrlingsausbildung thematisierte.

Mancher kann sich vielleicht erinnern, diesen Diavorträgen beigewohnt zu haben. Wer seinerzeit gefahren ist und diese Bilder vor seiner Anmusterung nicht gesehen hat, der kann im Nachhinein entscheiden, ob er nach deren Ansicht bei seinem Wunsch, zur See zu fahren, geblieben wäre oder nicht.

Eine leichte Entscheidung.



***Interessante Berufe
an Bord und im Hafen***

**Matrose der Handelsschiffahrt –
Facharbeiter für Umschlag und Lagerung**

Abt. BERUFSBERATUNG

ROSTOCK, 2500 BERLIN, 1071 LEIPZIG, 7010 DRESDEN, 8060 KARL-MARX-STADT, 9002 ERFURT, 50 20 MAGDEBURG, 3010	Wismarsche Straße 18 PF 2188 Tel. 2 60 48 Wichertstraße 47 Tel. 4 49 78 89 Löhrstraße 15 PF 950 Tel. 20 05 02 Str. der Einheit 13 Tel. 5 56 26 Kurt-Fischer-Str. 52 Tel. 4 09 06 Kettenstraße 8 Tel. 2 92 93 Keplerstraße 10 Tel. 3 03 80
---	--

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



MS CONDOR



MS J.G.FICHTE



MS THEODOR
FONTANE

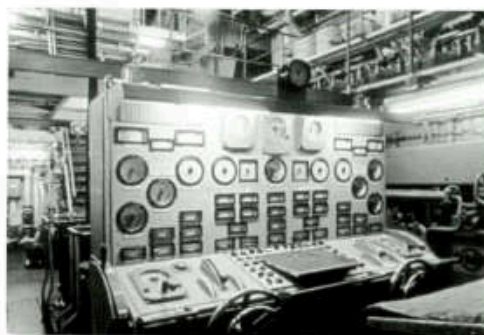
MS LEIPZIG



PIONIERSCHIFF
VORWÄRTS

MT BÖHLEN





Bordeinrichtungen
im Funkraum, Leitstand (Typ IV), Hospital, Mannschaftsmesse (Typ IV)

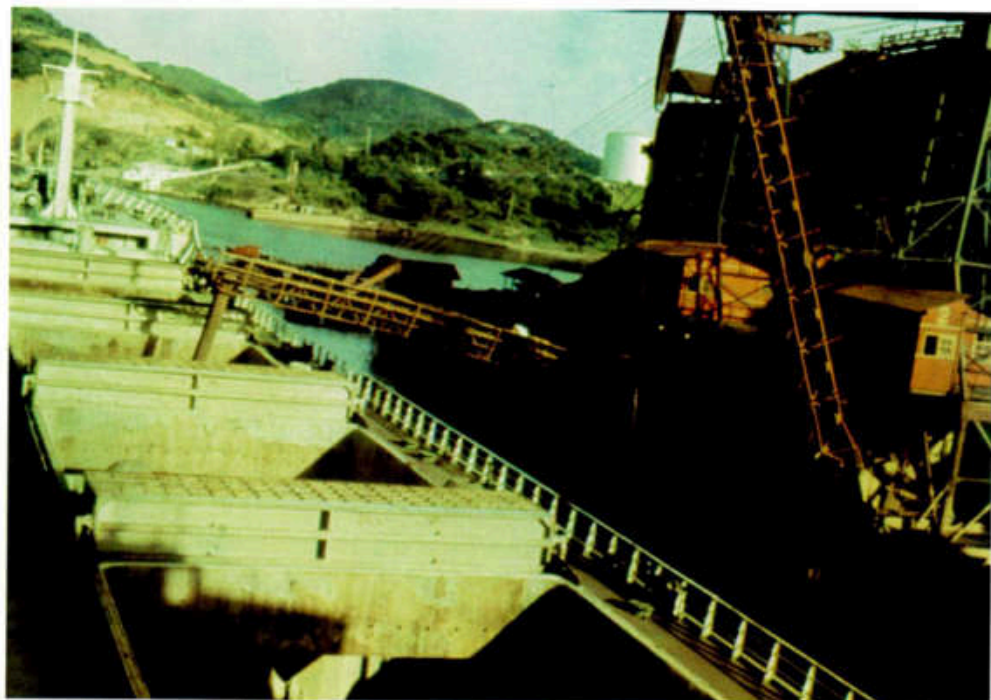


Freizeit
Mittagessen, Poolbaden, Tauziehen, Bootsfahrt



Arbeit an Bord

Schornstein Farbwaschen,
Rostklopfen, Rostklopfen im Kollektiv,
Reinigen der Kokosmatten,
Festmachen



Ladung

Eisenerz in Vitoria, E-Lok, Rinder auf Typ IV, Baumwolle in Port Sudan, Edelhölzer vor Indien



Blick über die Reling
Surtsey, Cochín, Havanna, Geiranger, Bosporus

Zur Beachtung!

- Behandle die DIA-Serie vorsichtig und melde Mängel sofort! Halte den Termin der Rückgabe ein!
- Bitte die Redaktionsposten sauber halten und keine Eintragungen machen.
- Bei Beginn des Vortrages darauf achten, daß die Plotschirme nur mit der hellen Seite zur Lichtquelle (Bildschirmtempo) eingesetzt werden. Die Bilder sind links gekennzeichnet und rechts nummeriert.
- Diese DIA-Serie hat *156* Bilder.
- Kontrolliere nach Beendigung des Vortrages die richtige Reihenfolge und Vollständigkeit der Bilder und trage die Durchführung des Vortrages sowie die Anzahl der Teilnehmer unteilig ein.

G. H. H. H.
Leder der Außenstelle

VEB DEUTSCHFRACHT / SEEREDEEREI ROSTOCK
Zentrales Werbebüro der Handshiffen
- Außenstelle Leipzig -
701 Leipzig, Neumarkt, PZ 550, Tel. 200502
Postfach Seereederei und Hafenwirtschaft

War ich ein Held?

Das hier beschriebene Ereignis trug sich im Frühjahr 1971 in der Straße von Dover zu. Es war meine zweite Reise als Offiziersanwärter, nachdem mir Anfang Januar des Jahres vom Schiffsrat des Erz-/Öl-Frachters EISENHÜTTENSTADT eine Delegation zum Direktstudium an die Seefahrtsschule Warnemünde/Wustrow einstimmig zugesprochen worden war. Kapitän Wachtel ernannte mich daraufhin zum OA „A“.

Mein Schiff, die EISENHÜTTENSTADT (LA = 199,6; B = 26,9; TF/tdw = 38242) startete von Rostock kommend als nicht gasfreier Tanker in Ballastwasserfahrt zu einer Rundreise. Nachdem ca. 777 Seemeilen zurückgelegt waren, befanden wir uns unmittelbar querab von Dover, als ich mich gegen 23.50 GMT auf der Brücke zum Wachantritt beim III. Nautischen Offizier anmeldete. Sogleich fragte ich ihn nach dem Leuchtturm an Steuerbordseite. Seine Antwort: „Das Leuchtturm von Dover“.

Kurze Zeit nach meiner Wachübernahme kam mein Wachvorgänger vom Wecken auf die Brücke zurück und meldet dem III NO: „Steermann, ich kann den II. NO nicht finden.“ „Ja, danke und goode Ruh“, wünschte der III. NO seinem Wachmatrosen. Zwischenzeitlich hatte ich den Wachkaffee zubereitet. Ich wartete auf meinen Steermann. Um 0.10 Uhr nutzte ich die Gelegenheit für eine praktische Übung und fertigte einen Standort nach Radarmessung an. Kurze Zeit darauf bewegte sich der III. NO etwas nervös hin und her. Er ging in die Backbord-Nock, kam zurück, sah prüfend ins Radar und sondierte optisch den Seeraum rundum.

Viertel nach Mitternacht sagte er zu mir: „Herr Dürkop, Sie können ja schon alles auf der Brücke. Der Seeraum um uns herum ist frei von jeglichen Fahrzeugen. Ich gehe jetzt nach unten und hole den II. NO selbst auf die Brücke. Ich komme gleich wieder! Rufen Sie nicht den Kapitän an! Sie werden doch Ihren Steermann nicht anscheißen.“ Und er verließ die Brücke. Erst nach 20 Minuten kehrte er auf die Brücke zurück. Kurz nach 0.30 Uhr erklärte er mir: „Herr Dürkop, ich weiß jetzt, wo der II. NO ist. Ich gehe jetzt runter und schicke ihn rauf. Rufen Sie nicht den Kapitän an, rufen Sie mich an, ich bin in meiner Kammer.“ Dazu sei bemerkt, dass uns an Bord der EISENHÜTTENSTADT die Wachoffiziere mit „Herr“ und Nachnamen ansprachen. Die Anrede „Genosse“ war auf diesem Schiff nicht üblich. Kapitän Hans Albert Wachtel sprach sowohl Offiziere als auch Mannschaftsdienstgrade mit Vornamen und „Du“ an. Er war ein ausgezeichnete Kapitän und wie ein Vater zu seiner Besatzung.

Eine Dreiviertelstunde nach Antritt der 0-4 Wache stand ich in der Steuerbord-Nock und hielt Ausguck. Die Tür zum Kartenraum wurde geöffnet, der II. NO betrat grüßlos die Brücke und beugte sich über den Kartentisch. Plötzlich rief er nach mir und verlangte, den Wachstuhl



neben dem Lotsentisch zu platzieren und einen Aschenbecher auf die Tischplatte zu stellen. Als ich die Wünsche meines Wachoffiziers ausgeführt hatte, forderte er mich auf, in die Nock zurückzukehren und scharf Ausguck zu halten mit dem Hinweis: „Schließen Sie das Schott, mir ist kalt!“ Danach saß der II. NO auf seinem Wachstuhl und rauchte eine Zigarette nach der anderen.

Nach geraumer Zeit, um 1.30 Uhr, betrat ich die Brücke, führte eine Standortbestimmung durch und kehrte anschließend wieder auf meine Ausguckposition zurück.

Eine Stunde später kam der II. NO zu mir in die Steuerbord-Nock und fordert mich auf, noch einmal einen frischen Kaffee zu kochen. Gleichzeitig nutzte ich wieder die Gelegenheit für eine Standortbestimmung. Beim Setzen eines kleinen Positionskreuzes in die Seekarte stellte ich fest, dass die Seekarte abgesegelt war. Ich machte den II. NO darauf aufmerksam. Spontan sagte der zu mir: „Trinken Sie Ihren Kaffee und danach besorgen Sie sich Reinschiffgeräte, gehen ins Hospital und reinigen das WC. Beziehen Sie die benutzte Schlingerkoje mit frischer Bettwäsche und anschließend wischen Sie den Boden mit Desinfektionsmittel.“ Das war für mich eine klare Anweisung. Ich konnte zu diesem Zeitpunkt bei meinem Vorgesetzten keine Anzeichen von Übermüdung erkennen.

Also verließ ich eine Viertelstunde später die Brücke. Nach Verrichtung der Aufträge kehrte ich über die Innenaufgänge auf die Brücke zurück. Unmittelbar beim Betreten der Brücke erkannte ich über den Blendschutz des Kartentisches hinweg „Grün über Weiß“ und Seitenlaterne „Rot“! Ich rief durch die Brücke „Steuermann, Schiff auf Kollisionskurs, ein Strich Steuerbord!“ Im selben Moment entdeckte ich rechts neben mir den II. NO schlafend auf dem Brückensofa liegen. Die Zigarette war ihm aus dem linken Mundwinkel gerutscht und die Zigarettenglut hatte ein Loch in das grüne Polsterleder gebrannt. Ich griff seine Beine und wollte sie vom Sofa schwingen. Das gelang mir aber nicht. Der II. NO schlug mit der rechten Faust nach mir, traf mich am linken Oberarm und murmelte unartikulierte Laute. Ich ließ von ihm ab, ging zum Ruderstand und schaltete die Automatik aus.

Der Kurshalter hatte sich unserem Schiff auf etwa drei Kabellängen genähert. Ich legte das Ruder auf Steuerbord 10°–15°. Unser Schiff reagierte sofort. Die Schiffslaternen des Kurshalters wanderten in Richtung Backbord aus, verschwanden vollständig im Schichtschatten unserer Back, tauchten aber rasch wieder an der Backbordseite auf. Es handelte sich um ein Manöver des letzten Augenblicks. Ich glaube, ich habe für diesen Moment den Atem angehalten. Langsam holte ich die Ruderlage zurück auf „Mittschiffs“. Beide Schiffe befanden sich nun auf Parallelkurs in entgegengesetzter Richtung mit einem Passierabstand von nicht mehr als ca. zwei Kabellängen.

Nachdem ich mich per Radarmessung davon überzeugt hatte, dass sich der Kurshalter um rund zwei Seemeilen achteraus von uns entfernt hatte, steuerte ich unser Schiff mit geringer Backbord-Ruderlage auf den Generalkurs zurück und aktivierte wieder die Ruderautomatik. Vorsichtig näherte ich mich noch einmal dem schlafenden Wachoffizier. Es gelang mir, ihn in Sitzposition aufzurichten.

25 Minuten vor Wachende sagte ich zum II. NO: „Steuermann, ich gehe die neue Wache wecken.“ Rasch weckte ich den Chief Mate und anschließend seinen Wachmatrosen. Als ich nach wenigen Minuten wieder die Brücke betrat, stand der Chief Mate bereits am Kartentisch und bemühte sich um eine vernünftige Kommunikation mit dem II. NO. „Was ist hier los? Wo sind wir hier?“ Der Second saß immer noch auf dem Brückensofa. Ich meldete mich beim Chief Mate zurück. „Ja, Herr Düerkop, gute Ruhe.“ Der Chief Mate entließ mich ohne auch nur eine Frage zu stellen in die Freiwache.

Ich begab mich zur Ruhe in meine Koje, konnte verständlicher Weise nicht einschlafen. Das Erlebte hatte mich psychisch noch immer im Griff. Ich bereitete mich auf eine ausführliche Befragung durch Kapitän Wachtel bei Tage vor. Der nächste Morgen – es geschah nichts.

Erst Wochen später, fast am Ende der Rundreise, wir befanden uns in der Nähe der Ile d'Quessant in Richtung Englischen Kanal einlaufend, nunmehr unter der französischen Küste, als ich mich um 23.50 Uhr wieder meldete: „0-4 Wache auf der Brücke.“ „Ja, guten Morgen, Werner, komm rein, meine Frau hat den Kaffee schon fertig“, begrüßte mich Kapitän Wachtel. „Wo ist der II. NO?“, fragte ich. „Hat Geburtstag, soll ausschlafen. Ich möchte so etwas wie auf der Ausreise nicht noch einmal erleben!“ Und er ergänzte: „Werner, ich wollte dich für deine eigenmächtige Kursänderung eigentlich mit einem strengen Verweis bestrafen. Schließlich muss ich jede Kursabweichung vom Generalkurs im Schiffstagebuch begründen. Ich habe nur deshalb davon Abstand genommen, weil ich dir deinen Seefahrtsschulbesuch nicht kaputt machen wollte.“

Meine Versuche, Kapitän Wachtel die Situation in der Straße von Dover auf der Ausreise wahrheitsgetreu zu erörtern, liefen ins Leere. Er sagte lediglich: „Für mich ist dieser Vorfall erledigt!“

Ich blieb noch bis zum 10. Oktober 1971 an Bord der EISENHÜTTENSTADT. Am 15. Oktober 1971 begann mein Hochschulvorbereitungslehrgang für das Direktstudium an der IHS in der Betriebsberufsschule der DSR in Rostock. Bereits am nächsten Werktag, dem 18. Oktober 1971, erhielt ich eine Aufforderung vom Wehrkreiskommando Rostock-Stadt, mich zur Aktualisierung meiner Wehrunterlagen im Wehrkreiskommando einzufinden. Dort wurde mir mitgeteilt, dass ich im Mai 1972 zum Wehrdienst eingezogen werden würde. Statt Seefahrtsschule Warnemünde/Wustrow hieß es nun Flottenschule der Volksmarine Stralsund!

Nachdem eine geraume Zeit vergangen war, begegnete ich meinem Vater Robert Düerkop, Kapitän auf Großer Fahrt seit 1938 und ständiger Beisitzer der Seekammer. Voller Stolz berichtete ich meinem Vater über mein engagiertes Eingreifen bei der Verhinderung einer unvermeidlichen Schiffskollision in der Straße von Dover. „Seemann, Seemann, was hast du da getan. Wie konntest du deinen Kapitän, der dich gefördert und zum Offiziersanwärter befördert hat, so enttäuschen. Dein Verhalten im Vorfeld dieser gefährlichen Situation war unkorrekt. Als der III. NO grob fahrlässig die Brücke in einem so gefährlichen Seegebiet verlassen hatte, waren weder er noch der II. NO wichtig für dich. Wichtig für die Schiffssicherheit und die Besatzung waren jetzt nur noch der Chief Mate oder Kapitän Wachtel.“ Ich versuchte mich zu rechtfertigen: „Aber ich konnte doch nicht wissen, dass der II. NO auf der Brücke schläft!“ Mein Vater: „Hättest du unverzüglich, nachdem der III. NO die Brücke verlassen hatte, deinen Chief Mate oder deinen Kapitän benachrichtigt, dann wäre dieses Manöver erst gar nicht erforderlich gewesen, eine solche gefährliche Situation gar nicht erst entstanden. Für mich bist du ebenso schuldig wie die beiden Wachoffiziere.“ Und er fügte hinzu: „Seemann, Seemann, das war keine Heldentat. Von mir hättest du dafür den strengen Verweis, auf den Kapitän Wachtel verzichtet hat, erhalten!“ Ich verstand die Welt nicht mehr, mein eigener Vater war gegen mich.

Ich brauchte noch einen gewissen Reifeprozess. Erst nachdem ich 1976 selbst ein Kapitänspatent erworben hatte, konnte ich mein Fehlverhalten beurteilen. Ich bin in der damaligen Situation kein Held gewesen!



Kapitän Wachtel auf der Brücke

Aus dem Ersten Golfkrieg 1992

Von meiner Einstellung bei der Deutschen Seereederei am 30. August 1966 als Matrosenlehrling und der ersten Reise mit dem MS THEODOR KÖRNER unter Kapitän Schickedanz war es ein weiter, steiniger Weg bis ich 1992 als I. NO auf dem Containerschiff FRANCONIA anmusterte. Das Schiff war 1982 in Japan gebaut worden, also doch schon eine etwas betagte ältere Lady. Dort tat ich, mit Unterbrechung auf anderen Schiffen, lange als Erster Offizier Dienst und wurde später auf diesem Schiff auch zum Kapitän befördert. Zu jener Zeit herrschte der sogenannte Erste Golfkrieg im Irak. Der Hauptteil der Einfuhr von Gütern in den Irak erfolgte über den Hafen Aqaba in Jordanien. Diese Gütertransporte standen unter der Kontrolle der UNO, damit keine Waffen geschmuggelt werden konnten. Zusammen mit meinem Kapitän hatte ich in Fujaira angemustert. Kleiner Zwischenfall während der Übergabe: Als mir mein Kollege den Ladungsrechner erklären wollte, stellte sich heraus, dass dieser sich während des Anschaltens verabschiedet hatte. Es handelte sich um ein älteres japanisches Modell. Eine Reparatur war wegen fehlender Ersatzteile nicht mehr möglich. Nun war guter Rat teuer. Da ich bei der DSR auf Massengutschiffen immer die Stabilität per Hand ausrechnen musste, Ladungsrechner waren erst in der Entwicklung, rechnete ich den Nachweis der Stabilität vorerst per Hand aus. Dies kostete mich aber immer vier bis fünf Stunden, nachdem ich die Lade-Lösch-Containerlisten erhalten hatte. Nach dem Auslaufen testete der Kapitän das Seeverhalten, indem er verschiedene Manöver fuhr, zum Beispiel durch harte Ruderlagen. Aber unsere alte Lady war ein Stehaufmännchen. Es gehörte schon allerhand dazu sie an die Grenze des Stabilitätslimits zu bringen. Unser Schiff pendelte von Fujaira über Jeddah nach Aqaba und zurück nach Fujaira. Die vollen Container wurden in Fujaira und Jeddah geladen. Sie mussten so geladen werden, dass die Türen der Container jederzeit zu öffnen waren. Dazu wurde ein extra Stauplan genutzt, welcher natürlich die Anzahl der Containerstellplätze stark reduzierte. Zum Beladen bekam ich als Erster Offizier die Containerlisten, mit Nummer, Inhalt, Gewicht, etc. Die Vollständigkeit der Listen war sehr wichtig, da das Schiff vor Einfahrt in den Golf von Aqaba von Kriegsschiffen im Auftrag der UNO kontrolliert wurde. Es handelte sich dabei um amerikanische, französische und australische Einheiten. Die Durchsuchung fand prinzipiell am Tage statt. So drifteten wir oft nach Ankunft bei Nacht östlich des ägyptischen Tauchparadieses Sharm el Sheikh und warteten auf das Tageslicht und die Kontrolle. Erst danach konnten wir in den Golf von Aqaba einlaufen zu unserem Löschhafen. Zuvor hatte der Kapitän Angaben zum Schiff, zur Ladung und Besatzungsstärke melden müssen. Mit Anbruch des Tages meldete sich das jeweilige Kontrollschiff an. Jedesmal ein Erlebnis war die Kontrolle durch die Amerikaner. Bevor sie an Bord kamen, hatte sich die Besatzung auf der Back aufzustellen. Der Kapitän und der I. Offizier, welche auf der Brücke verblieben, hatten sich gut sichtbar in der Brückennock zu positionieren. Der Chief Engineer blieb als einziger im Maschinenraum. Nachdem alle diese Vorbereitungen getroffen und dem Kontrollschiff gemeldet waren, kam ein Helikopter angefliegen und zählte die angetretene Besatzung auf der Back und in der Nock. Wenn die Anzahl der Besatzung mit den gemachten Angaben übereinstimmte, setzte sich vom Schiff ein Floß mit einer Kontrollgruppe in Bewegung und kam mit voller Geschwindigkeit angebraust, um längsseits zu gehen. Meist war die Kontrollgruppe zehn bis zwölf Mann stark. Zuerst enterten zwei von ihnen, die sich mit Maschinenpistolen im Anschlag an Deck aufstellten, dann wurden die einzelnen Decks nahkampfmäßig bis hin zur Brücke eingenommen. Dort meldete sich der kommandierende Offizier beim Kapitän. Als erstes wurden die Containerlisten durchgegangen, dann wurde

ein Trupp gebildet, den ich als I. Offizier begleiten musste. In den Laderäumen wurden stichpunktartige Proben gemacht, das heißt, die Plomben der Container wurden geknackt und der Inhalt, soweit sichtbar und erreichbar, kontrolliert. Danach wurden die Kisten mit neuen Plomben versehen. Das alles wurde genau protokolliert. Gnade Gott, es wurden Unstimmigkeiten mit den in den Containerlisten gemachten Angaben festgestellt. Im schlimmsten Falle hätte das Schiff zum letzten Hafen zurückkehren müssen, um die Sache abzuklären. Die ganze Kontrolle zog sich teilweise sechs bis zehn Stunden hin, bevor das Schiff das Okay zur Weiterfahrt bekam. Die Arroganz der Amerikaner bei diesen Kontrollen war unbeschreiblich und nicht zu übertreffen. Wir waren immer froh, wenn die Schiffe aus Frankreich oder Australien Dienst taten.

Auf der Rückreise hatten wir dann vorwiegend Leercontainer zu transportieren.

Einige Jahre später, im Frühjahr 2001, war ich wieder einmal auf der mir wohl bekannten FRANCONIA im Einsatz. Der Kapitän wollte in Urlaub gehen. Am 12. März erhielt er die Information, dass seine Ablösung Ende März nicht mehr zur Verfügung stünde. „Deshalb haben wir entschieden, dass Herr Freiwald zum Kapitän befördert wird und Ende März das Kommando von Ihnen übernimmt. Bitte benutzen Sie die verbleibende Zeit, um Herrn Freiwald in die Geheimnisse der modernen Schiffsführung einzuweisen. Wie üblich erfolgt die Beförderung von Herrn Freiwald erst einmal auf Probe.“ Am 29. März 2001 übernahm ich in Hong Kong das Kommando über das Containerschiff FRANCONIA. Für mich schloss sich ein Kreis, ich hatte meinen Kindheitstraum, mein Berufsziel erreicht.

Auch in der heutigen Zeit gilt noch immer, die Beförderung zum Kapitän ist eine alleinige Entscheidung der Reederei. Hilfreich manchmal, dass man zur rechten Zeit am rechten Ort ist. Letztlich sind aber die fachliche Qualifikation und der Mensch der dahinter steht ausschlaggebend. Das musste ich später jungen I. Offizieren öfter erklären, die ungeduldig auf ihre Beförderung warteten.



MS FRANCONIA

Langsame Fahrt in den Meeresboden

Wir sind gemeinsam auf Typ IV gefahren und feierten schon das 50. Jahr unserer Freundschaft. Wir, das sind von Deck der „Lange“ und der „Robin“ und von der Maschine ich, der „Arthur“. Heute möchte ich euch von unserer unfreiwilligen Liegezeit 1969 vor der Insel Kuba erzählen. Ich habe das Langzeitgedächtnis ausgegraben und die Tagebücher gewälzt. Hier und da tauchte noch ein verstaubtes Dia auf – und jetzt die „Leinen los“.

Die Mexiko/Kubareise auf MS FREUNDSCHAFT ging dem Ende zu. Der Bauch unseres Schiffes war leider leer und besenrein. Unsere Reise sollte am 30. März gegen 7 Uhr ungestört zu den nächsten Zuckerhäfen fortgesetzt werden. Für mich war Tagestörn angesagt. Ich machte mich für den Maschinenraum „fein“, als unser Dampfer in der Hafenausfahrt von Nuevitas, konkret vor Puerto Tarafa, vibriiiiierrrrte und sich schlappe drei Meter tief leicht schräg in den Meeresboden buddelte. Dann, nach einer sonderbaren Ruhe, hörte man zwischen den allseits bekannten seemännischen Flüchen aufgeregtes Stimmengewirr. Meine Gedanken waren: „Da wird doch nichts passiert sein?“

1492 hat es doch der alte Columbus auch geschafft, hier mit seiner segelnden Nusschale und ähnlicher Besatzungsstärke wieder wegzukommen. Er konnte sogar Baumwolle gegen Glasperlen tauschen und mit nach Hause bringen. Ich lag schief wie unser Schiff in dieser Frage.

Hier kommt der Sachstand. Robin kann sich genau erinnern, er stand schließlich am Ruder und der Lange hatte Manöverwache. Und gerade er wollte doch nach der Reise pünktlich bei seiner Liebsten auf dem Bahnhof in Glauchau stehen.

Vorm Hafen lag für alle sichtbar eine Tonne, welche auch von unserem Kapitän Kaufmann volle Beachtung fand. Da unser Dampfer leer war, wie beschrieben, reagierte er auf den ablandigen Wind mit seiner großen Angriffsfläche wie ein Segler. Das Schiff wurde aus dem Fahrwasser gedrückt und lag letztlich mit dem Vorschiff auf der falschen Seite der Tonne.

Unser Kapitän hatte den Lotsen mehrfach und bestimmt befragt, ob auf dieser Seite der Tonne auch genügend Wasser wäre, und der Lotse antwortete mit einem deutlich zu vernehmenden „Ja“. Das war eine klare Ansage. Die Geschwindigkeit konnte also auch erhöht werden. Und weil das Wasser doch zu flach war, könnte man auch sagen: „Die Karte war richtig, die Landschaft war falsch.“ Ärgerlich nicht nur für unseren jungen „Alten“. Wir waren natürlich auf seiner Seite und wünschten dem Lotsen eine böartige und hässliche Frau. Unser Kapitän traut sicherlich noch heute keinem Straßenlotsen und geht lieber Umwege bis zur nächsten Ampel.

Nun ja, wir hatten schon einiges erlebt, zum Beispiel die lange Reede-Liegezeit vor Hsinggang, aber das war jetzt für uns eine neue Lage. Mit der Urlaubsplanung war's sowieso vorbei. Und es sollte noch dicker kommen als gedacht.

Abgesehen davon, dass der Strand nicht schlecht war, so war er doch ungefähr eine Meile entfernt und hier schwammen auch so große Fische in der Gegend herum. Wir hatten aber eine Barkasse! Mann, Mann, Mann, gestern wurde mir noch von einem sehr aufmerksamen Inselbewohner am Strand eine Kokosnuss mit der Machete geköpft und eine Hübsche schüttete mir Bacardi in die hohle Nuss. (Ich meine natürlich die Frucht.) Und heute? Nun gut, ganz leise summten wir das Liedchen: „Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern, keine Angst, keine Angst Rosmarie ...“ So hieß übrigens auch die Liebste vom Langen. Beim Abgesang des Namens Rosemarie sah ich bei ihm eine kleine Sehnsuchtsträne im linken Augenwinkel sitzen. Ich begleitete den „schönen Gesang“ mitunter auf der Gitarre. Zu jener

Zeit fehlte die tiefe E-Saite, welche ich unbedingt demnächst in Rostock kaufen wollte. Das ging nun auch nicht mehr, es war einfach schlimm.

Wo sind unsere Handelsschiffe?

Stand vom 8. April 1969

Im Heimathafen: „Blankenburg“, „Schwarzburg“, „Nienburg“, „Altmark“, „Stralsund“, „Saale“, „Sperber“, „Kap Arkona“, „Zachopau“.

Meinatkurs steuern: „F. Freilgrath“, „Bernburg“, „Meyenburg“, „Oria“, „Halberstadt“, „W. Seelenbinder“, „Bode“, „Fläming“, „Lauke“, „B. Breitscheid“, „Sorensen“, „Maid“, „Seesler“, „Thälmann-Flotter“, „Albatros“, „Krawow“, „Senftenberg“, „Riesa“, „Brandenburg“, „Buna“, „Leuna I“, „Wolfen“, „Schwedt“.

In fremden Häfen: „J. G. Fichte“ in Santiago de Cuba, „G. Bühner“ und „Leipzig“ in Havanna, „Freundschaft“ und „Dresden“ in Nuquitas, „Gera“ in Rangun, „J. Schen“ in Santos, „Berlin“ in Chongjin, „Ronneburg“ in Hongkong, „Altenburg“, „Rostock“, „Oder“, „Frieden“, „Frischling“, „Unstrut“ und „G. Schumann“ in Rotterdam, „Naumburg“ in Haiphong, „Wismar“ in Lagos, „Riddensee“ in Amsterdam, „Lisebeth“ und „Vogtland“ in Mombasa, „W. Florin“ in Port Sudan, „A. Köbis“ in Jeddah, „Werra“ in Antwerpen.

„Greifswald“ in Aarhus, „Schwarze“ in Alexandria, „Malchow“ in Izmir, „Lübbena“ in Suez, „J. Brückmann“ in St. John, „Fr. Heuter“ in Hamburg, „Th. Storm“ in Fremantle, „Condor“ und „Havel“ im Mittelmeereinsatz.

Auf großer Fahrt: „Quedlinburg“ nach Vera Cruz, „Schwerin“ nach Havanna, „Ellenburg“ und „M. Reichpietsch“ nach Karachi, „Oranienburg“ nach Mombasa, „M. Thesen“ nach Rio de Janeiro, „E. Schuler“ nach Singapur, „H. Kapelle“ nach Penang, „Halle“ nach Singapur, „L. Herrmann“ nach Nampo, „B. Häßlein“ nach Haiphong, „Rhön“ nach Freetown, „Eichsfeld“ nach Dar-es-Salaam, „Dürl“ nach Tripoli, „Weiden“ nach Latakia, „Weide“ nach Famaqusta, „Roknitz“ nach Beirut, „Elster“ nach Kolding, „Stoltera“ nach Istanbul, „Mansfeld“ und „Trattendorf“ nach Kuba, „Thale“ nach Rio de Janeiro, „Calbe“ nach Cienfuegos, „Deutscher“ nach Murmansk, „Bitterfeld“ nach Jütika, „Merseburg“ nach Shukhef, „Höhlen“ nach Nynahamn, „Th. Fontane“ nach Fremantle.

Weitere 50 Schiffe befinden sich im Nord-Ozean-Einsatz. (Angaben erfolgen ohne Gewähr.)

aus „Freie Presse“

Unser Tagesablauf verlief wachmässig normal. Arbeit fand unser Cheffingenieur für uns immer und mit dem Außenherum hatte ich nichts zu schaffen. Da „turnten“ der Lange und Robin rum. Genau am 1. April versuchte man einen Tampen vom Schiff zum Land zu spannen und dort einen Traktor anzuhängen, welcher das Schiff nach der anderen Seite ziehen und dann raus schütteln sollte. Der Tampen war natürlich sehr lang und kam gewichtsmässig gar nicht erst aus dem warmen Wasser. Der kubanische Genosse Traktorist bemühte sich redlich. Er stand auf den dicken Hinterrädern, die sich durchdrehten und eingruben. Nö, da bewegte sich nichts!

Da kam ein Hoffnungsschimmer am Horizont von Tarafa daher geschippert. MS DRESDEN war zu sehen. Sie ging aber auf Reede, weil kein Platz mehr frei war und nichts drehte sich. Dann gab es eine Zeit, welche die Touristen an Land als Pausenwoche ansahen, es waren wenige Aktivitäten zu erblicken. In Rostock auf der Langen Straße dagegen haben sicherlich die Gehirnwindungen gekurbelt und es wurde diese und jene Variante diskutiert. Schließlich wollte man doch die Stewardessen und mich, den bekannten Maschinisten Arthur, schnellstens aus der „Seenot“ retten. Am siebenten Liegetag versuchten es zwei Schlepper mit Stahlseilen. Ein Seil riss und riss dabei auch achtern die Schiffsplanke auf. Ein dicker Bolzen flog im hohen Bogen durch die frische Seeluft und landete gezielt im Meer. Nach unseren Informationen hatten die Kubaner 300.000 Dollar für die Bergungsarbeiten verlangt und es wurden täglich mehr. Lohnte sich das noch?

Uns wurde die Zeit nicht langweilig. Gestandene Seefahrer wie wir, auch insbesondere die Maschinisten, sind kluge Männer! Im Keller hatte ein Assistent ein Windrad aus Pappe mit 23,5 cm Durchmesser gebastelt. Es musste sich am Lüfter vor dem Wellentunnel ständig drehen. Ansonsten fand keine Wachablösung statt. Das war neben der eigentlichen bzw. nebensächlichen Arbeit eine „interessante und verantwortungsvolle Aufgabe, die es zu meistern galt“. (Das könnte ein Zitat aus einem Parteitage referat gewesen sein). Auch bei der Decksmannschaft kam keine Langeweile auf. Beispielsweise tauschten die Männer intensiv Fachliteratur (QUICK, JASMIN, STERN, DIE BUNTE, BRAVO) untereinander aus. Einzelne Decksleute absolvierten „Kochkurse“ für die Herstellung von Kartoffelwein in Sektflaschen und zu manch trauriger Stunde rückte unser Langer mitunter, selten, sehr selten, kaum

Kommen wir zu den Tatsachen und Fakten zurück: Wir lagen fest, die Schrauben brummelten noch etwas rum und standen dann still. Diese und jene Delegation von theoretischen Rettern, so auch ein Hamburger Experte, kamen mit einer Barkasse an Bord, redeten und gingen freundlich lächelnd wieder ihrer Wege. Im Hafen parkten Busse mit winkenden Einwohnern und Touristen. Wir waren eine Sensation, das ehrte uns aber nicht weiter. Unser Koch füllte wegen der Schräglage die Teller nicht ganz voll und ansonsten wurde aus der Flasche getrunken.

noch, seine letzten Neigen einer Flasche „Finari Halbbitter“ raus, welche eigenartigerweise nie endeten. (Im Band XII der BORDGESCHICHTEN hatte er die Flüssigkeit schon mal beschrieben.)

Den Schnaps gibt es glücklicherweise auf der ganzen Welt nicht mehr. Er wurde angeblich auch aus Sicherheitsgründen von der Weltgesundheitsliste gestrichen. In gewissen Testverfahren prüften wir dessen physikalische Auswirkungen auf unsere muskulösen männlichen Körper. Wenn ich mich recht erinnere, stand auf dem Beipackzettel: „Nur für Seeleute und Elefanten!“ Und angeblich konnte man mit dem Gesöff auch Skorbut vorbeugen. Das hatte mal einer in einem von Kapitän Cook aktuell geschriebenen Buch gelesen. Nein, was es doch alles gibt!

Dann waren noch „Kunstgewerbe- und Elektrikerkurse“ angesagt. Aus dicken Tampen konnten die, die es konnten, Löwen spleißen. Andere brachten durch den mühsamen Einbau von kleinen Glühlampen große Muschelgehäuse zum Erleuchten. In der Mannschaftsmesse tobte die Wetsucht. Wer ein rohes Ei durchs Bulley schießen konnte, war der Erste Sieger. Nein, nein, nein, war das alles herrlich anzusehen! Sehr oft aber haben sich die harten Männer Geschichten von der Heimat und von ihren Mädels erzählt, die schluchzend zu Hause auf sie warteten.

In der zweiten Liegewoche überraschte uns knallhart die Knappheit des Trinkwassers. Es lief am Tag, befohlen von der Brücke, nur noch anderthalb Stunden. Wäsche waschen war verboten. Was für Wäsche eigentlich? „Ohne Wasser, merkt euch das, wär' unsre Welt ein leeres Fass“, hat der Kammersänger Süß im Deutschen Fernsehfunk oft gesungen. Er sang die volle Wahrheit! Ich kann mich erinnern, backbord neben dem Ersten Hilfsdiesel befand sich eine Frischwasseraufbereitungsanlage. Ob sie aber auch Trinkwasser rausbrachte? Das weiß ich nicht mehr. Geduscht wurde mit einem kräftigen H_2O -Chlorgemisch aus Tankrestwasser. Verehrter Leser, faules Wasser riecht seltsam. Dieser Gestank beleidigt das Geruchsorgan. Das war nicht nur vor Madagaskar so, so war das auch bei uns „zu Hause“ vor Kuba. Ich bin manchmal etwas verstaubt nach der Separator-Reinigung aus dem Keller gekommen und musste duschen. Das Chlorgemisch war gar so streng, dass mich das bisher unbekannte Gefühl des sogenannten Dusch-Kotzens heimsuchte.

Alles sollte gut werden. Am nächsten Tag besuchte uns ein Boot mit einem Trinkwasserbehälterchen auf dem Anhänger.

Unser Doktor war aber eine sehr vorausschauende Persönlichkeit. Er bat uns mit seinen dialektischen Worten: „Musse noch e bissele warte mit de Trinkerei“ um noch etwas Geduld



Trinkwasser für alle, wo ist der nächste Gully?!

für eine Laborprobe vom gelieferten Frischwasser und verwies klugerweise auf die restlichen Bierbestände. Wir kamen, schnell überredet, seiner Empfehlung nach und harrten der Dinge. Mir ist momentan der gesundheitsschädigende Bakterienname des Wassers entfallen. So was muss man sich auch nicht merken. Sicherlich hätte der Friedhof von Nuevitas für so viele Sünder keinen Platz gehabt. Nach dem Aufschrei unseres Kapitäns, welchen man sicherlich auch in Havanna hörte, haben wir die Sache selbst in die Hand genommen. Es bedurfte zweier Rettungsboote, einiger Bretter, eines Tanks und guter Leute. Das ganze Gefährt wurde an unserer eigenen Barkasse festgemacht und ab gingen die Hin- und Herfahrten, um eigenverantwortlich frisches H_2O vom Land zu holen. Hin und her, hin und her und hin und her. Wir freuten uns über normales Wasser wie die kleinen Kinder in der Pfütze.

Ach so, da war ja auch noch unser feines Schiffchen, was fest umherlag. Ein kubanischer „Baggerfahrer Willi“ betrat mit einem schrottreifen Baggerboot optimistisch die Bildfläche. Sein Fleiß war in den nächsten Tagen bemerkenswert und hörbar. Für einen Meeresbodenforscher war auch die Substanz des viele Millionen Jahre alten Bodens sehr interessant. An dieser Stelle hatte noch kein Mensch die Schaufel zum Einsatz gebracht. Dieses und jenes, was zum Beispiel unser „Eisbär“ im Promillefreudenrausch gleich im geschlos-



Eigenbau für Wassertanktransport

senen Karton über Bord geworfen hatte, klirrte in der Baggerschaufel. In diesem Fall war es das Porzellan der letzten Asienreise gewesen. So teuer war es nun auch wieder nicht. Und wenn mal in der Tasse kein WBS war, dann konnte man sie gegen das Licht halten und eine hübsche Geisha auf dem Tassenboden sehen. Seine Tonbänder hat er auch nicht mehr gebraucht, nachdem er das neue Grundig-Tonbandgerät schon letztes über Bord geworfen hatte. Sollte es unter euch Schatzsucher geben, könnten mir die Koordinaten unter bestimmten finanziellen Voraussetzungen durchaus wieder einfallen. „No hay ningùn problema“, sagte da jemand.

Gibt unsere DSR die FREUNDSCHAFT etwa auf und übergibt sie somit gar freiwillig in die offenen Hände der kubanischen Genossen?

Am 19. April haben wir 200 Meter vom Schiff

entfernt einen Anker einbaggern lassen. Mit dem Schwergutgeschirr wollten wir uns selbst rausziehen. Mit WIR meine ich natürlich die tüchtigen Männer der Mannschaft wie Robin und den Langen und die anderen Deckseumels. Das Schiff hat sich doch tatsächlich ein halbes Grad zum Positiven geneigt.

Die Gerüchteküche funktionierte aber weiter. Angeblich wurde die Besatzung für die Heimreise bereits auf dem Papier aufgeteilt. Ein Teil sollte heimfliegen, der Rest würde angeblich mit MS F.FREILIGRATH nach Hause bugsiert. Ich gehörte zum Rest. Wahrscheinlich hätte ich dann die Heimreise als Kartoffelschäler vom Dienst abarbeiten dürfen.

Nach der oben beschriebenen Ankersache rief uns der Kapitän feierlich in die Offiziersmesse und erklärte, dass weitere Versuche der Bergung aller Art unternommen würden. Das klang schon mal gut, wir sahen somit von einer Meuterei ab. Von einem Zeitfenster konnte natürlich

keine Rede sein. Glücklicherweise kam am 22. April MS J.G.FICHTE in den Hafen. Als „gekenterte“ Kameraden waren wir dort herzlich willkommen, und das nutzte ich auch weidlich aus. Die Speisekarte habe ich noch in sicherer Verwahrung, hauptsächlich der „Fichte-Spieß“ hatte es mir angetan. MS DRESDEN schipperte an uns vorbei nach Havanna und dann wohl in Richtung Heimathafen. Das war damals noch nicht Schmarl oder gar der Stadthafen von Rostock, wenn ihr wisst, was ich meine.

Sie hatte als unschöne Besonderheit beim Ablegen an ihrem Anker einen fremden Anker hängen. Den haben sie mit einem dicken Tampen hochgezogen bis der riss. Der Zimmermann des MS DRESDEN bekam von diesem Tampen ein gesundheitliches Problem an Kopf und Rücken. Heute, nach so vielen Jahren, ist er sicherlich längst wieder fit und kann darüber lächeln.

Verehrter Leser, die Tagebucheinträge der folgenden Tage überspringe ich, sie sind für dich langweilig. Konkret steht dort über sieben Tagen zu lesen: „Ich war auf MS J.G.FICHTE. Es war wieder schön.“

Weiter im Protokolltext. In meinem Stundenbuch lese ich am 28. April: „3h Berührung mit Stoff“. Das bedeutet, intensiver Kontakt mit biologischen Endprodukten (Scheiße). Ein entsprechendes Rohr aus einer Ing.-Kammer war verstopft. Für den Laien erklärt: Offiziere und Ingenieure wohnen immer weit oben, damit sie die Übersicht behalten. Das lange, dicke Rohr hatte ganz unten im Gang vor der Storekeeper-Werkstatt einen Flansch. Ich ziehe heute noch den Hut vorm Storekeeper, wie er auf einer Leiter stehend die Schrauben des Flansches vollkommen emotionslos löste. Es kamen Knochen und Dingsbums raus. Da unsere Besatzung vollständig war, konnte es sich meiner Meinung nach nur um tierische Knochen handeln. Unser Ing., der Verursacher, war aber ein bis auf die Knochen anständiger Mann! Deshalb wechselte ich auch schnell das Thema. Und trotzdem, es steht die aus Futterneid geborene Frage im Raum, was für eine gar köstliche Mahlzeit hatte er auf seinem Teller, die wir nicht hatten? Warum musste er die Knochen fast (!) unbemerkt entsorgen? Die Wahrheit werden wir nie erfahren.

Sprechen wir lieber wieder vom „Baggerführer Willi“, welcher tatsächlich noch am selbigen Tag seinen Auftrag erfüllte. Es war ein sehr eigenartiges Gefühl, als uns ein Schlepper geradewegs herauszog und die Hauptmaschinen angeworfen werden konnten. Wir hingen wie die Affen an der Törnstange, um die vier dicken Maschinchen baldigst wieder zum Laufen zu bringen. Nach immerhin schlappen vier Wochen Schräglage konnten wir unseren gewohnten Hanghuhnsschritt ablegen und wieder schnurgerade in die Mannschaftsmesse zum Essenfassen wanken. Worüber man sich doch alles erfreuen kann.

Lieber Leser, ich hätte beinahe das kritische Leck am Kiel vergessen, welches wir schon vor Nuevitas hatten. Das musste natürlich auch noch von Tauchern zugemacht werden. Keine



Ahnung, wo das Loch war, aber es war da und es leckte eben. Der nächste Hafen war somit Havanna, um die Seetüchtigkeit wieder herzustellen. Neben uns auf Reede lagen die J.G.FICHTE, die DRESDEN, die BERLIN, die SCHWERIN und die QUEDLINBURG. Wir fühlten uns wie zu Hause.

Am Folgetag machten wir im Hafen fest. Ich hatte 0-4 Wache und stieg nach der Wache 16 Uhr achtern an Deck, um durch ein Zigarillo frische



Der Autor in Nuevitas

Luft zu ziehen. Bei ca. 40 Grad saßen da der Lange und Robin in der Sonne. Mit Wattejacken und Filzpantoffeln bestückt wollten sie wohl ihre tropischen Erfahrungen erweitern. Der perlende Schweiß forderte Flüssigkeitsnachschub gleich welcher Art, das sah und hörte ich zumindest als Außenstehender. Der Lange war „eigentlich“ ein ganz feiner Kumpel. In diesem Augenblick aber machte er mir den Vorwurf, ich habe eben einen seiner Filzpantoffeln mutwillig über Bord geworfen. Die laustarke Äußerung: „Du doofes Schmiernippel!“ überhörte ich wohlwollend. Zwei Sachen waren grundfalsch: Es waren gar nicht seine Pantöffelchen, welche er anhatte, sondern die vom Robin und ich hatte sie nicht gewässert! Worte waren fehl am Platze, er sprang über Bord. Ich schätze, mehr als acht Meter werden es freier Fall gewesen sein. Glücklicherweise fand er einen Platz zwischen der Pier und unserem Schiff, aber schwimmen konnte der angebliche Rettungsschwimmer wirklich nicht mehr. Langer über Bord! Da kam flugs der Bootsmann des Weges und bediente den Achterkran mit der zufällig noch am Haken hängenden Netzbrook. Er sammelte den Langen (mit Wattejacke) ein und setzte ihn auf feste Schiffsplanken. Alle, aber auch alle, waren überraschend schnell nüchtern. Der Lange hielt siegreich das Objekt des Streites in der Hand. Er lächelte unschuldig. Nein, bis zu unserem Kapitän ist die Geschichte nicht vorgedrungen. Vergessen wir sie einfach, Gras drüber, erledigt, olvida, to forget, vorbei.

Das Leck wurde erfolgreich zugeschweißt, Motorschiff FREUNDSCHAFT drehte drei Testkreise vor Havanna und „Volle Fahrt voraus!“, es war so weit. Es folgten noch Puerto Tanamo und Mantanzas, um den Schiffsbauch mit Zucker zu füllen. Jedenfalls konnte man in naher Ferne die Heimreise schon erahnen.

Übrigens sollte das nicht unsere letzte Fahrt auf Typ IV gewesen sein. Wenn man das Schiff richtig kannte, ließ es alles mit sich machen was man wollte. Nun gut, manchmal liefen nicht alle Maschinchen oder eben nur eine, so auf der Überfahrt von Madagaskar nach Indonesien. Mitunter „sausten“ wir deshalb nur mit fünf Knoten über die glatte Meeresoberfläche und hie und da überholten uns lachende Delphine. Andererseits brachte jeder zusätzliche Tag harte Devisen in Höhe von 0,50 DM im Tausch gegen 50 Ostpfennige, und die Liebsten zu Hause tranken so gerne „Creme de Banane“ von der Firma Bols.

Verehrte Seeleute aller Nationen, solche die es waren oder in dieser heutigen Zeit gar noch sind, wir erheben die Gläser auf unser abwechslungsreiches Leben und auf die Gesundheit: Para asi', for the benefit, cheers, kippis, sante, jamas, mahalu, kanpai, salute, salud, skal, noroc ...

Da habe ich doch noch eine Idee, man könnte die Geschichte vielleicht auch intonieren und als Musical an die Landratten verkaufen.

Black-out auf der FRITZ HECKERT

Am 13. Juni 1967 befand sich unser Schiff auf der Heimreise von Murmansk nach Warnemünde. Um den Passagieren mehr zu bieten, wurde gewöhnlich eine Reiseroute durch die Fjorde gewählt. In der Zeit der Mitternachtssonne kann man rund um die Uhr die unbeschreiblich schöne Landschaft betrachten. Viele Passagiere ließen sich auch in den „Nachtstunden“ diese schönen Bilder nicht entgehen. Wir hatten das Nordkap und später Ålesund passiert und die Route führte jetzt durch den Sognefjord. Für uns auf der Brücke erforderten diese Reisen in unmittelbarer Nähe zur Küste und ständig wechselnden Kursen sehr viel Aufmerksamkeit. Die Sicherheit wurde natürlich großgeschrieben. Vor der hier beschriebenen Havarie war die Brücke mit einem II. Offizier als Verantwortlichen für die Schiffsführung und einem III. Offizier besetzt. Ich hatte damals in dieser Funktion unter anderem für die Navigation und für eine ordentliche Dokumentation zu sorgen.

Am 13. Juni, kurz vor Mittag, hatten wir die Haugesundbrücke passiert. Jetzt wurde die Fahrt des Schiffes reduziert, um es einem Lotsenboot zu ermöglichen, längsseits zu kommen. Der I. Offizier befand sich nun ebenfalls auf der Brücke und übernahm vom II. Offizier die Schiffsführung.

Plötzlich meldete der Rudergänger eine Störung der Ruderanlage und gleichzeitig ertönte der Alarm für den Ausfall aller zur Führung des Schiffes wichtigen Geräte auf der Brücke. Die gesamte Stromversorgung des Schiffes war zusammengebrochen und die Hauptmaschine gestoppt. Im Innern des Schiffes herrschte für kurze Zeit Dunkelheit bis der Notstromdiesel automatisch gestartet war. Die zum Zeitpunkt des Stromausfalles fixierte Lage des Ruderblattes brachte das Schiff auf einen Kurs, der auf die sehr nahen und hoch aufragenden Felsen der Insel Fosenøy führen musste. Wir hatten trotz gestoppter Maschine noch eine Geschwindigkeit von etwa 10 Knoten!

Nun wurde auf der Brücke angesichts der herannahenden Berge schnell und richtig gehandelt. Der I. Offizier Kretschmar gab ohne zu zögern und mit großer Ruhe die richtigen Kommandos noch bevor der Kapitän eingreifen konnte. Beide Anker wurden geworfen und die vielen auf dem Vorschiff befindlichen Personen über Lautsprecher zurückgerufen, denn wir näherten uns schnell einer hohen und schroffen Felswand. Weil die Notstromversorgung funktionierte, wurde die Schottenschließanlage für das ganze Schiff aktiviert.



FRITZ HECKERT in Warnemünde (1964)



Die Wassertiefe und der felsige Grund machten die geworfenen Anker weitgehend wirkungslos. Das Auflaufen mit relativ hoher Fahrt war nun unvermeidlich. Mit starken Erschütterungen und deutlichem Austausch des Vorschiffes kamen wir dann fest. Vor uns lag eine felsige Insel, die wir aber mit dem Überwasserschiff nicht berührten. Nun war der Zustand des Schiffskörpers zu untersuchen: Alle Tanks im Doppelboden und die Bilgen wurden gepeilt. Es wurde kein Wassereintritt festgestellt. Auch die Vorpiek war trocken.

Ich bekam die Aufgabe, mit einer kleinen Bootscrew die Wassertiefen um das Schiff herum zu loten und den Tiefgang jeweils vorn und achtern abzulesen. Das Ergebnis in Kürze: Das Schiff lag mit dem vorderen Drittel des Rumpfes auf felsigem Grund und war bei leichter Schlagseite ca. zwei Meter angehoben. Das

Achterschiff lag im tiefen Wasser und die Propeller waren frei, konnten also zur Abbergung eingesetzt werden.

Unsere Passagiere waren natürlich sehr aufgeregt, obwohl keine unmittelbare Gefahr bestand. Bootsalarm hatten wir nicht ausgelöst. Es wurde sachlich informiert und die Bordkapelle spielte auf dem Achterdeck muntere Weisen.

Eigene Versuche, das Schiff vom Grund abzubringen, waren vergebens. Nach dem Umpumpen von Trinkwasser und Brennstoff von vorn nach achtern wurden beide Anker gehievt und gleichzeitig die Maschine „Voll Zurück“ gefahren. Mit zusätzlicher Schlepperhilfe kamen wir einige Stunden nach der Havarie wieder frei. Auf dem nahen Ankerplatz bei Kopervik begannen zwei Taucher mit der Untersuchung des Schiffsrumpfes. Ich befand mich auf der Brücke, als die Taucher mit den Ergebnissen zum Kapitän gingen. Gespannt warteten alle bis Kapitän Zieske zu uns kam und mitteilen konnte: „Es wurden nur Farbabschürfungen festgestellt“. Alle waren erleichtert, aber doch etwas ungläubig.

Die Ursache für den Blackout war inzwischen ermittelt und beseitigt worden: Durch ein defektes Ventil am Tagestank bekamen die Hauptmaschine und die Hilfsdiesel für die Stromerzeugung plötzlich keinen Treibstoff mehr. Die Klasse des Schiffes für die Weiterreise nach Warnemünde wurde durch einen Vertreter des Germanischen Lloyd neu erteilt.

Auf der Reede von Warnemünde wurde eine weitere Taucheruntersuchung durchgeführt: Mit unverändertem Ergebnis.

Wir wussten es schon immer – unsere Werften bauten starke Schiffe und Seeleute haben manchmal viel Glück!



Der Präsident macht Urlaub

Die Mitreise des Volkskammerpräsidenten der DDR auf dem Ro-Ro-Schiff INSELSBERG von Rostock nach Helsinki und wieder zurück war ein Höhepunkt in der gesellschaftlichen Arbeit der Schiffsbesatzung. So äußerte sich der Chronist im Brigadetagebuch dieses Schiffes. Weiter schrieb er: „Ende Juli 1979 bekam die Besatzung des MS INSELSBERG die Nachricht, dass der Präsident der Volkskammer der DDR, Genosse Horst Sindermann, mit Gattin und Begleitung mit nach Helsinki reisen wird. Nun begann ein hektisches Treiben. Vorbereitungen mussten getroffen, Proviant bestellt und für die notwendige Sicherheit gesorgt werden. Jeder von uns gab sein Bestes. Jeder war gespannt auf den Augenblick, denn Genosse Sindermann sollte am 6. 8. 79 um 20 Uhr an Bord gehen. Keiner kannte ihn persönlich. An der Gangway waren zur Begrüßung Kapitän Schütt, Erster Offizier Vogel, LTO Teichmann und Bootsmann Frömming als Parteisekretär angetreten. Pünktlich um 20 Uhr fuhr der schwarze Wagen des Genossen Sindermann und seiner Begleitung an der Gangway vor. Er wurde begleitet von 1. Sekretär der Bezirksleitung Rostock Gen. Ernst Timm, dem 1. Sekretär der SED-Kreisleitung des KSH Gen. Peter Wilken und dem Generaldirektor des KSH Gen. Arthur Maul.“



Nach einer höchstoffiziellen Meldung durch den Kapitän, dass das Schiff auslaufbereit sei, gingen die Passagiere an Bord. Pünktlich legte das Schiff wie jeden Montag im Rostocker Überseehafen ab und nahm Kurs auf Helsinki. Zwischenzeitlich hatten die fleißigen Stewards in der Offiziersmesse ein Begrüßungssessen serviert. Der Chronist berichtet weiter, dass die hohen Gäste ausgesprochenes Glück mit dem Wetter hatten, denn auf der Überfahrt herrschte Windstille und die Sonne strahlte vom Himmel. Auf dem Vorschiff wurde der Sonnenschein im Windschatten der Back von den Passagieren ausgiebig genossen.



Begrüßung von Horst Sindermann in Rostock

rationslagern verbracht. Von 1963 bis 1971 fungierte er als 1. Sekretär der SED des Bezirkes Halle, zweifellos seine erfolgreichste Zeit. Den Werktätigen nahe, versuchte der leutselige Funktionär, die alltäglichen Schwächen des Sozialismus zu mildern und für einigen Fortschritt zu sorgen. Im Bezirk Halle hieß es nicht umsonst: „Sindermann macht's möglich“. Gleichwohl gehörte er auf Grund seiner Vergangenheit zu den unnachgiebig linientreuen Genossen und avancierte zwischen 1953 und 1963 zum Chefideologen der Einheitspartei.



Präsident der Volkskammer Horst Sindermann

Knapp zwei Tage später machte die INSELSBERG am 8. August um 18 Uhr in Helsinki fest.

Obwohl die Reise offensichtlich rein privaten Charakter trug, wurde Sindermann samt Begleitung natürlich vom Botschafter der DDR in der Republik Finnland empfangen, um dort acht angenehme Urlaubstage zu verbringen.

Horst Sindermann, geboren 1915, hatte die Zeit des Nationalsozialismus in Zuchthäusern und Konzent-

Von 1963 bis 1989 war er Abgeordneter der Volkskammer. Dort wurde Sindermann am 3. Oktober 1973 zum Vorsitzenden des Ministerrats gewählt. Wegen seiner zu liberalen Wirtschaftspolitik ersetzte ihn Honecker im Oktober 1976 durch Willy Stoph. Gleichzeitig wurde Honecker zum Staatsratsvorsitzenden und Sindermann als dritter Mann im Staate, aber ohne bestimmenden politischen Einfluss, zum Präsidenten der Volkskammer gewählt. Diese Funktion übte er bis 1989 aus. Er starb im April 1990 in Berlin.

Finnland präsentierte sich während des Kalten Krieges als ein Mittler zwischen Ost und West. Davon zeugt auch die erste Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, die im Juli 1973 in Helsinki stattfand. Obwohl die wirtschaftlichen Verbindungen zur Sowjetunion eng waren, viele finnische Pendler arbeiteten in der Sowjetunion, behielt Finnland seine marktwirtschaftlichen Strukturen.

Westliche Politiker fürchteten eine „Finnlandisierung“ mehr als der Teufel das Weihwasser, das heißt bei Wahrung strikter Neutralität mit allen Nachbarn gut auszukommen. Das Land war Mitglied der europäischen Freihandelszone und hatte gleichzeitig einen Beobachterstatus im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW). Wenn auch der Lebensstandard nicht an das Niveau der anderen nordischen Länder heranreichte, hatte sich Finnland nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Wohlfahrtsstaat nach ähnlichem Muster entwickelt. So wurde das Land der 1000 Seen zu einem bevorzugten Reiseziel für Nomenklatura der DDR, um unverfänglich einmal befreiende „West“-Luft zu schnuppern.

Als die Passagiere das Schiff verlassen hatten, löschte die INSELSBERG in Helsinki und Hanko ihre Ladung, übernahm welche für Rostock und lief wieder Richtung Heimathafen. Nachdem in Rostock jedermann die Besatzung gelöchert hatte, wie denn dem Genossen Sindermann die Überfahrt nach Helsinki bekommen sei, verließ das Schiff im gewohnten Rhythmus wieder den Überseehafen gen Finnland.

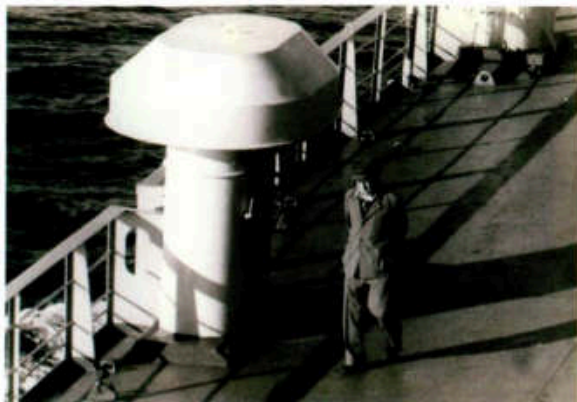
Am 16. August trat der Präsident der Volkskammer von seinem



Begrüßung in Helsinki

Urlaubsort wieder mit diesem Schiff die Rückreise an. Eine gute Woche in der Zeit als auch im Befinden lag hinter den vier Urlaubern. Wiederum herrschte freundliches Sommerwetter. Die ruhige See veranlasste die Besatzung ein „Solidaritätsschießen“ an Deck zu veranstalten, um dem hohen Gast ihre allgegenwärtige Verteidigungsbereitschaft zu demonstrieren, organisiert von der Gewerkschaft und dem Reservistenkollektiv. Auch Sindermann selbst sowie Sohn und Schwiegertochter griffen zu den Waffen, respektive zum Luftgewehr. Die sogenannte Solidarität dieser Veranstaltung bestand darin, pro Schuss ein kleines Salär entrichten zu müssen. Der erschossene Erlös von 88 Mark wurde auf ein Konto für den antiimperialistischen Befreiungskampf überwiesen. Am Ende der Auswertung der Schießergebnisse reichte es bei der Schwiegertochter nur für den Trostpreis, eine Flasche Weinblattsiegel. Dafür hätte mancher Lord liebend gerne auch so wenig Ringe wie möglich geschossen. Man war sich einig, bei solch anwesender Prominenz mit einem Luftgewehr um den Frieden zu ringen, das bereicherte das Bordleben ungemein. Zum Ausklang des Abends schmiss der Kapitän eine Runde an der Bar, allen zum Wohle.

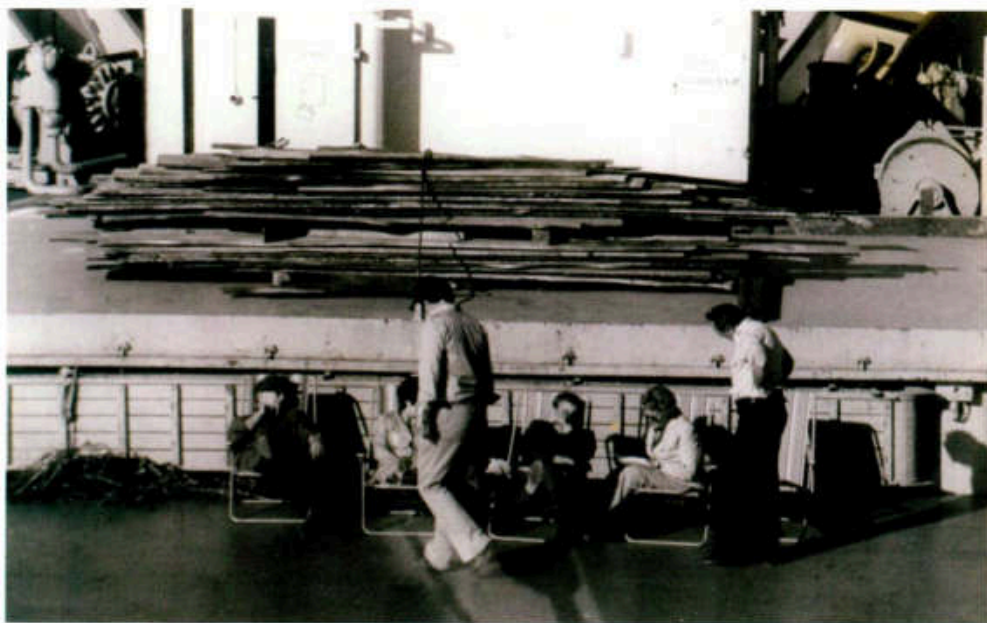
Viele Fragen zu Problemen der Zeit, die der Besatzung auf der Zunge brannten, waren bisher von diesem Repräsentanten des AuB-Staates unbeantwortet geblieben. So versammelte sich die Mannschaft am letzten Abend der Überfahrt zu einem Forum mit Genossen Sindermann. Sicherlich dürfte seine Lebensbeichte für alle Anwesenden nicht uninteressant gewesen sein.



Horst Sindermann an Deck

Der Ministerpräsident bedankte sich in Rostock bei der Besatzung für die freundliche Aufnahme, für die schönen und erlebnisreichen Stunden an Bord des Schiffes. Ein großes Dankeschön richtete er besonders an die Leute aus dem Wirtschaftsbereich, die ihr Bestes aus den Lasten mit Freundlichkeit auf die Back gebracht hatten.

Die Besatzung war sich einig, dass die Zukunft des Landes und das Wohl des Volkes bei solch



Horst Sindermann und seine Mitreisenden

In herzlichster Erinnerung an die erlebnisreiche
Fahrt auf der "HJ Rostock" und an das
gute Kollektiv der Seefahrer.

17. 8. 71

(H. Sindermann)

bewährten Genossen weiterhin in guten Händen liegen wird. Dafür tat die Crew gerne noch eine Schippe drauf. Dass einer der Präsidenten des Deutschen Bundestages so volksnahe gewesen wäre, mit einem Hamburger Frachter nach Teneriffa oder anderswohin in den Urlaub zu fahren, ist nicht überliefert.

Mit dem Rostocker HSS EISVOGEL in die Karibik und den Pazifik

Anfang Januar 1975 bewegten sich die Vertragsverhandlungen über einen größeren Einsatz des Schleppers EISVOGEL vom VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock ziemlich schnell in Richtung Abschluss. Nichts Außergewöhnliches in der Praxis der internationalen Schleppschifffahrt. Der Vertragsgegenstand ließ jedoch aufhorchen.



Mitten in der Hochzeit des Kalten Krieges sollte ein DDR-Schlepper einen Schwimmkran aus der BRD nach Havanna/Kuba schleppen. Das westdeutsche Bergungsunternehmen Ulrich Harms GmbH & Co. mit Sitz in Hamburg hatte mit der kubanischen Regierung vereinbart, einen im dortigen Hafen am Kai gesunkenen großen kubanischen Supertrawler mit einer Länge von 105 Metern zu heben und soweit schwimmfähig zu machen, dass er in der Florida-Straße versenkt werden konnte.

Unter normalen Wirtschaftsbedingungen hätten die Amerikaner aus ihren Golfhäfen dafür einen Schwimmkran zur Verfügung stellen können. Das Handelsembargo gegen Kuba verhinderte das jedoch, und auf diese Weise kamen wir zum Einsatz. Geschäftsverbindungen mit der Hamburger Firma waren bereits Anfang der 60er-Jahre mit dem Vorläufer der BBB-Reederei, dem VEB Lotsen-, Bugsier- und Bergungsdienst, Warnemünde, entstanden. Die ein Jahr dauernde Zusammenarbeit mit dieser Firma war 1965 bei der erfolgreichen Bergung des MS MAGDEBURG auf der Themse noch in guter Erinnerung. Insofern gab es aus praktischer Sicht keine Berührungsängste für die Verschleppung des zu diesem Unternehmen gehörenden Schwimmkranes MAGNUS XII. Der Kran stand fest verbunden und für die Schleppreise abgetoppt auf einem 80 m langen, 24 m breiten Ponton ohne Eigenantrieb. Seine Hebekapazität betrug insgesamt 800 t, wobei 400 t als Windenleistung angegeben waren und die anderen 400 t als Auftriebsleistung über das Leerpumpen der vielen zuvor gefüllten Ballasttanks.

Soweit in Kurzform die Vorgeschichte. Mein Einsatz in dieser Sache hatte mit der damals geltenden Schiffsbesetzungsordnung zu tun. Der Kapitän des Hochseeschleppers EISVOGEL besaß das Patent A4, das ihn berechtigte, damit in Küstennähe bis nach Westafrika zu fahren, aber nicht über den Atlantik. Dafür wurde ein A6-Mann benötigt. In einem Gespräch beim Betriebsteil 4 – Lotsen und Bugsieren – der BBB-Reederei, bei dem ich als Seelotse im Lotsenbezirk Rostock tätig war, wurde ich gefragt, ob ich bereit wäre, eine Überseeverschleppung mit dem EISVOGEL, gemustert als I. Nautischer Offizier, nach Kuba mitzumachen. Ich sagte zu. Die weiteren Bedingungen der Einsatzvereinbarung bezogen sich auf die nautische Vorbereitung und Durchführung der Reise sowie die Beratung des Kapitäns in vertragsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Schleppreise. Die Schiffsführung blieb bei Kapitän E. Kabitz, der über langjährige Erfahrungen mit Seeverschleppungen verschiedenster Art verfügte. Bei der Festlegung des von mir vorgeschlagenen Reiseweges war für mich das weitläufige Umfahren von Schlechtwettergebieten des Nordatlantiks im Winter das entscheidende Kriterium für eine sichere Schleppreise. Klar war, dass mit einer geplanten Reisegeschwindigkeit von fünf Knoten selbst bei sorgfältigster meteorologischer Navigation kein Schleppzug einem Schlechtwettergebiet ausweichen konnte. Im Besonderen galt das für die Nordsee, den Englischen Kanal und die Biscaya. Da musste man durch, so oder so, auch im Winter.

Weil die Reisezeit in der Reisecharter nicht festgelegt war, konnte ich demzufolge weit nach Süden ausholen und die schiebenden Kräfte des NO-Passates und Nordäquatorialstromes nutzen. Probleme mit der Versorgung von Dieselmotorkraftstoff, Trinkwasser und Proviant waren nicht zu erwarten, da der Schwimmkran diesbezüglich über ausreichende Kapazitäten verfügte.



Schlepper EISVOGEL im Stadthafen

Am 21. Januar 1975 am späten Nachmittag verließ EISVOGEL (BRT 388, L 39,20 m, B 9,20 m) Warnemünde mit 16 Mann Besatzung und erreichte via Nord-Ostsee-Kanal am 22. Januar das Hafenbetriebsgelände der Firma Harms in Cuxhaven, in dem der MAGNUS XII lag. Nach umfangreicher Besichtigung des Anhangs hinsichtlich der Seefähigkeit, der notwendigen Überführungspapiere, der Informationen über den Reiseweg und der Abstimmung über das Schleppgeschirr gingen wir am 24. Januar von Cuxhaven aus in See. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit ging der Lotse bei ELBE 1 von Bord.

Auf dem Schwimmkran fuhren sechs Mann Besatzung mit. Vertraglich war vereinbart worden, dass der als Hafenschlepper konzipierte DARSSER ORT (L 26,4 m, 750 PS) der BBB als mitziehender Sicherungsschlepper bis zum Ausgang des Englischen Kanals eingesetzt werden sollte.

Neben der Routenplanung spielt auf einem Hochseeschlepper die Wahl des richtigen Schleppgeschirrs eine entscheidende Rolle, wobei immer ein ausgewogenes Verhältnis von Leinenstärke in Bezug auf den Schleppwiderstand des Anhangs bei Seegang und die Leinenlänge in Bezug auf den Durchhang in relativ flachem Wasser zu achten war. Wir wussten nicht, dass unser Schleppgeschirr schon nach einem Tag auf eine ernsthafte Probe gestellt werden würde. Geschleppt wurde mit einer 37 mm starken Schleppleine von 500 m Länge, die direkt auf eine 44 mm starke Hanepot des Schwimmkrans, d.h. ohne vorgeetzten Recker, geschäkelt war. Deren Länge betrug etwa 30 m. Schlepper DARSSER ORT hatte ca. 400 m der gleichen Stärke (37 mm) vorne Steuerbord am Schwimmkran fest.

Im Laufe des folgenden Tages nahm der westliche Wind auf 7 bis 8 zu und erreichte am 25. Januar abends Orkanstärke mit West 10. Bis dahin betrug die Schleppgeschwindigkeit maximal drei Knoten. Um 22 Uhr, nordöstlich von Ameland, waren von Feuerschiff ELBE 1 etwa 90 Seemeilen zurückgelegt. Nun standen wir fast auf der Stelle. Zu diesem Zeitpunkt brach die Schleppverbindung von DARSSER ORT. Sie konnte erst am nächsten Tag wieder hergestellt werden. Ein Arbeiten an Deck war wegen ständiger Überspülung des Achterschiffes nicht mehr möglich.

Am 26. Januar um 0.30 Uhr im Seegebiet vor den westfriesischen Inseln brach auch unsere Schleppverbindung zum Schwimmkran. Wir gerieten in den Zuständigkeitsbereich des



Schlepper DARSSER ORT vor der Isle of Wight

holländischen Seenotrettungsdienstes auf Terschelling, der von uns vorsorglich informiert worden war. Mit dem Decca-Gerät vom Typ Mark 12 konnte gut navigiert werden. Das Radargerät KSA 5 war wegen der fehlenden Schnittstelle zum Kreiselkompass im Nahbereich so gut wie nicht auswertbar, begünstigt durch durcheinander laufende Seen von 6 bis 7 Meter Höhe im Gezeitenstrom und der Sturmsee. Wir bewegten uns auf Wassertiefen im Bereich der 20-Meter-Tiefenlinie. Und darin war auch die Ursache für die Leinenbrüche zu suchen. Aufgrund der langen Schleppleinen führte der Durchhang bei zunehmender Reduzierung der Geschwindigkeit seit dem Verlassen der Elbemündung zum ständigen Mitschleifen am Grund. Der kleinste Hacker musste daher, wie geschehen, nach einiger Zeit zu einem Bruch führen. Berechnungen des Durchhanges in Metern gab es bereits in der internationalen Schleppschiffahrt mit den Kriterien *Gewicht der Schleppleine in kg/lfd. Meter, Länge der ausgesteckten Schleppleine in Meter und Zugkraft (Pfahlzug) des Schleppers in Tonnen*. Sie standen auf dem EISVOGEL nicht zur Verfügung.

Es dauerte bis etwa 2.30 Uhr, als nach harter Arbeit die Leinenverbindung wieder hergestellt war. Auf beiden Seiten sind zunächst die Enden eingehievt worden. Aufgrund der Seegangsverhältnisse konnte danach nicht auf Wurfleinenweite an den Kran heranmanövriert werden. Also mussten Leinenschießgeräte ran. Das uns zur Verfügung stehende Modell war flach, ein Produkt aus Sömmerda/Thüringen. Das Problem bestand darin, dass sie aufgrund ihrer glatten Auflagefläche nicht rutschfest waren, insbesondere nicht auf der abgerundeten Holzreling des Brückendecks. Ich hatte ein solches Gerät zuvor noch nicht in den Händen gehabt. Der II. Steuermann musste bei der Fixierung mithelfen, weil der Schlepper mit bis zu 30 Grad nach jeder Seite überholte. Wir umklammerten den Kasten mit den Armen. Die im Kasten integrierte einäugige Zieloptik war nicht größer als die eines kleinen Fernglases, versehen mit einer rötlichen Blendscheibe gegen den Rückstrahl der abgefeuerten Leinenrakete. Auf diese Weise feuerte ich die erste Rakete ab. Der Vorhaltewinkel war gut, aber die Höhe durch das Schlingern des Schleppers zu hoch. Die Leine trieb ab. Der zweite Versuch gelang ebenfalls nicht. Die Rakete pritschte auf einem Wellenberg ab und knallte gegen die

Bordwand des Krans – zu niedrig abgefeuert. „Will'n ji uns dotscheiten?“, war die Reaktion auf dem Kran. Die Beule in der Bordwand durfte ich bei der Ankunft in Havanna zur Erinnerung besichtigen. Der dritte Versuch gelang. Eine der Leinen sollte am Ende der Reise noch für ein anderes Andenken an diese Operation sorgen.

Aber zunächst war ein anderes Problem zu lösen. Nachdem der Schleppzug mit vorsichtigen Manövern auf einem bestimmten Schleppkurs lag, musste der Beiholer sofort mit einem Bauchsäkel über die Schleppleine gelegt werden. Seine Funktion war auf einem konventionellen Schleppertyp überlebenswichtig, weil dadurch der Trossenangriffspunkt von mittschiffs nach achtern verlegt wurde und somit ein Kentern des Schleppers vermieden werden konnte. Zusammen mit dem Bootsmann war diese Arbeit, zu unserer eigenen Sicherheit nur auf dem Rücken liegend, direkt am Achterschiff durchzuführen. Ein kurzer Augenblick reichte, um die Gewalt einer unter dem Heck durchlaufenden See im diffusen Mondschein in direkter Nähe zu einem bleibenden Eindruck werden zu lassen. Auf einem Bergungsschlepper war die Aufsicht über die Arbeit mit dem Leinengeschrir an Deck traditionell Angelegenheit des I. Steuermanns. Ich war nach vielen Jahren auf den Kommandobrücken wieder an Deck angekommen und habe es, vorweg gesagt, nicht bereut.

Um 3.40 Uhr brach die Schleppverbindung bei WNW 9 erneut und konnte erst gegen 5 Uhr wieder hergestellt werden. Im Schiffstagebuch mussten wir für das letzte Etmaal 14 Driftmeilen von der geplanten Reisezeit abbuchen. Das Wetter wurde bei bleibenden westlichen Winden etwas handlicher und DARSSER ORT konnte auch wieder mitschleppen.

Am 30. Januar erreichte der Schleppverband Southhampton. Der Schwimmkran ist mit dem DARSSER ORT als Sicherungsschlepper auf der Reede vor Anker gelegt worden. Anlass war eine letzte Bebunkerung mit Dieselmotorkraftstoff und Trinkwasser und die Kompensierung der beiden Magnetkompassse nördlich der Isle of Wight. Auf unserem Schlepper musste der Kochsmaat wegen einer Handverletzung einem Arzt vorgestellt werden und der Mitarbeiter des Seefahrtsamtes, der auf der DARSSER ORT mitgefahren war, wurde an Land zur Heimreise ausgeschifft. Interessant war, dass der Immigration Officer bei der Einklarierung mit einem dicken Fahndungsbuch aufkreuzte und die Geburtsdaten an Hand der Besatzungsliste überprüfte. Der unter Seeleuten hinlänglich bekannte britische Zoll „bestrafte“ uns hingegen mit Nichtachtung.

Auslaufend, am 31. Januar, beim Längsseitsgehen an den Kran zum Festmachen des Schleppgeschrirs, geriet das Schanzkleid der Backbord-Seite des Schleppers Achterkante Aufbau auf drei Meter Länge infolge starker Strömung unter das Vorschiff des Krans und wurde platt gemacht. Nur durch einen schnellen Sprung konnten sich die drei in diesem Bereich stehenden Leute noch retten. Der Schaden wurde mit Bordmitteln behoben, der Scheegang erlitt keinen Schaden. Auf einem Bergungsschlepper gab es immer Besatzungsmitglieder, die Schweiß- und Taucherarbeiten beherrschten.

Nachdem wir frei von der englischen Küste waren, beschloss Kapitän Kabitz in Auswertung des in der Nordsee knapp überstandenen Verlustes des Anhangs und in Erwartung schlechten Wetters in der Biscaya, eine zweite Schleppleine als Sicherungsleine auszubringen. Wegen der dafür fehlenden Schleppwinde musste diese Leine auf den Schlepphaken gelegt werden. Die drei Meter langen zwischengeschälten Kettenstücke dienten dem Schutz vor Schamfilungen der Schleppdrähte und haben sich sehr bewährt.

Die Western Approaches empfingen uns bei weit gewähltem Abstand von Ushant am 1. Februar mit mittellanger, niedriger Dünung und unerwartet leichten östlichen Winden. Schlepper DARSSER ORT wurde planmäßig entlassen und ging auf Heimreise. Die Fahrt durch die Biscaya verlief für diese Jahreszeit außergewöhnlich ruhig. Cap Finisterre wurde ebenfalls in großem Abstand passiert. Der Portugiesische Norder schob uns weiter nach Süden. Auf der Höhe von Lissabon erwischten wir noch einmal zwei Tage mit SW 7 bis 8.

Danach hatten wir mit starkem Gegenwind bis Havanna keine Probleme mehr. Ab Ushant erfolgte die Positionsbestimmung mit den Mitteln der klassischen astronomischen Navigation wie Magnetkompass, Sextant und der bekannten Rosetafel. Letztere war mir von den langen Ostasienreisen noch in guter Erinnerung, jeden Tag auf der Morgen- und Abendwache mit Ort aus drei Höhen. Die Etmalpositionen wurden dem Schwimmkran täglich übermittelt.

Am 13. Februar übernahmen wir vom Schwimmkran im Schutz der Isla de la Palma, Kanarische Inseln, Diesellostoff, Trinkwasser und etwas Proviant. Kapitän Kabitz konnte überzeugt werden, die Sicherungsleine gänzlich einzuholen und damit auch den Schleppwiderstand etwas zu reduzieren. Mit dem Rest des Kanarenstromes und dem NO-Passat steuerte ich die Position $25^{\circ} 05' N$ und $30^{\circ} 00' W$ an, um von dort $\text{rw } 270^{\circ}$ in die Caicos-Passage der Bahama-Inseln zu gelangen. Die Breite wurde von mir nicht ohne Grund gewählt, denn südlich von $22^{\circ} 30' N$ begann mit dem Wendekreis des Krebses der tarifliche Anspruch auf eine Tropenzulage.

Ab Mitte Atlantik war mit der Reederei kein Sprechfunkverkehr mehr möglich. Die Kapazität der Mittelwellenanlage reichte nicht mehr aus. Der Funkverkehr wurde vom Funker über die in der Karibik verkehrenden DSR-Schiffe abgewickelt. Im weiteren Verlauf der Reise musste im Atlantik zweimal DK, TW und Proviant vom Schwimmkran übernommen werden.

Mit der vergleichsweise niedrigen Schleppgeschwindigkeit war eine gute Beobachtung der umgebenden See möglich. Neben gewöhnlichem Treibgut war gelegentlich auffällig viel verklumptes Öl zu beobachten, das mit der Strömung im großen Kreislauf der nordatlantischen Strömungen unterwegs war. Auf dem Weg in die Caicos-Passage mussten wir durch den südlichen Zipfel des Bermuda-Dreiecks. Dabei begegneten wir in der Morgendämmerung in etwa 30 m Abstand an Steuerbord einem senkrecht im Wasser dümpelnden Torpedo mit der Aufschrift US-Navy. Zur Sicherheit für den Schwimmkran wich ich nach Backbord aus. War es ein Übungstorpedo oder ein scharfer? Im Bermuda-Dreieck soll ja alles möglich sein. Die Beobachtung wurde der Küstenfunkstelle auf Puerto Rico mitgeteilt.



MAGNUS XII beginnt mit dem Versuch die MAR DEL PLATA aufzurichten

Am 8. März standen wir wie geplant in der Caicos-Passage der Bahama Islands mit der Insel Turk und später Great Inagua an Backbord. Durch den Old Bahama Channel ging es an der kubanischen Küste entlang in Richtung Havanna. Ein in dieser Jahreszeit zu erwartender starker Gegenwind aus nordwestlichen Richtungen blieb aus. Der übliche starke Gegenstrom in der Florida-Straße machte sich ebenfalls erst einen halben Tag vor Erreichen der Lotsenposition bemerkbar.

Am 12. März 1975 nachmittags konnten wir, nach Aufkürzen der Schleppverbindung für die Revierfahrt und ohne warten zu müssen, den Lotsen bei ruhigem Wetter in gutem Abstand vor der ca. 250 m breiten Einfahrt in die große Bucht von Havanna übernehmen. Der Lotse war in diesem Falle zur allgemeinen Überraschung eine Lotsin, Señora Gloria Perez,



rothaarig und kompetent, um uns mit dem Anhang durch die relativ gut belegte Innenreede zu führen. Der Liegeplatz befand sich 1,48 Seemeilen von der Einfahrt entfernt in der kleineren Bucht von Marimelena an der NO-Seite der Halbinsel Regla. Die Schleppverbindung wurde gelöst und beide Einheiten machten mit lokaler Schlepperhilfe getrennt hinter dem am Kai liegenden Wrack der MAR DEL PLATA fest. Abends fand in der Messe des EISVOGEL eine „gehaltvolle“ deutsch-deutsche Party anlässlich der gelungenen Reise statt, zwanzig Mann in dem dafür zu kleinem Raum ohne air-condition. Der Autor hatte mit dem Bootsmann die Wache übernommen, die Gunst der Stunde genutzt und auf abenteuerliche Weise die Schiffsglocke der MAR DEL PLATA geborgen. Bei allen Schiffsbergungen wird von den Bergern immer versucht, die Schiffsglocke als Souvenir zu sichern.

Am Ende der Reise hatte sich die Wahl des Reiseweges als vorteilhaft erwiesen. Eine zeitweise Zunahme der durchweg leichten Atlantikdünung und die vom II. Steuermann gezeichneten Wetterkarten waren der Beleg dafür, dass die Tiefdruckgebiete gut nördlich von uns vorbei zogen. Der kontinuierlich westsetzende Nordäquatorialstrom wirkte sich positiv auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aus. Hinzu kam die gute Gierstabilität des Anhangs, sodass dadurch keine Beeinträchtigungen der Schleppleistung zu verzeichnen waren. Der geplante Reisedurchschnitt von fünf Knoten war mit 0,5 Knoten überboten worden. Somit konnten vier Tage und 21 Stunden Reisezeit eingespart werden.

Am folgenden Tag erschien der stellvertretende Hafenkapitän zur Begrüßung an Bord. So ganz nebenbei monierte er, dass unsere Nationalflagge höher hing als die gastgebende kubanische Flagge. Das sei nach kubanischem Recht nicht zulässig. Mir war das aus einigen anderen Ländern nicht unbekannt. Die Entschuldigung, dass auf einem Schlepper am Heck keine Flaggenstange gefahren werden kann, überzeugte ihn nicht. Wir fanden eine Lösung. Viel wichtiger erschien ihm ein in Kürze zu erwartender Einsatz für ihn in den Südatlantik. Zu der Frage nach dem Wohin äußerte er sich nicht. Erst später wurde mir klar, dass er zu dem nach Angola bestimmten Expeditionscorps abkommandiert worden war. Die zeitlich unbestimmte Trennung von seiner Familie und die Unsicherheit darüber, was ihn dort erwarten würde, löste bei ihm verständlicherweise keine euphorische Stimmung aus. Ein kleiner Hauch von Weltpolitik wehte durch meine Kammer. Zur gleichen Zeit wurden vom Lotsenbezirk Rostock vier Lotsen in die gleiche Richtung beordert.

Am folgenden Tag verholte ich den Schwimmkran zu seiner Arbeitsposition längsseits der MAR DEL PLATA. Kapitän Kabitz war zu dem unsere Interessen wahrnehmenden DSR-Vertreter unterwegs.

Der große Trawler war als Folge eines Brandes zum Wrack geworden. Ein in der Nähe des brennenden Schiffes liegendes sowjetisches Handelsschiff hatte soviel Löschwasser in das Schiff gepumpt, dass zwar der Brand gelöscht werden konnte, aber letztlich die Stabilität negativ wurde, sodass es am Kai sank. Die Bergungsfirma hatte einen Bergungsinspektor und zwei holländische Taucher einfliegen lassen, die den inneren und äußeren Zustand des Schiffes untersuchen sollten. Tauchgänge in das Innere mussten wegen zu großer Gefahren abgebrochen werden. Das Schiff stand kurz vorm Auslaufen zu einer Fangreise in den Pazifik und war demzufolge voll mit Kartonagen, Netzen und anderem Fischereizubehör. Viel Besatzung schafft schon unter Normalbedingungen kleine Lebensräume. Auf diese Weise konnten also keine Leckagen und größere Räume für das Lenzen gefunden werden. So wurden mittels Spüllanzen zwei starke Hievdrähte mittschiffs unter das Schiff gezogen und dann angehievt, um das Schiff aufzudrehen wie es in der Bergungssprache heißt. Es misslang, da das mit Wasser gefüllte Gewicht des Schiffes zu groß war, die Drähte im Unterwasserbereich des Rumpfes einschnitten und zusätzlich Leckagen verursachten. Die Bergung musste gestoppt werden. Mit diesen Unternehmungen hatten wir ohnehin nichts zu tun und dadurch die Chance ein anderes, bordeigenes, Problem zu lösen.

Kurz vor Ende der Seereise hatte sich ein Schaden an einem Traglager der Schraubenwelle und der Stevenrohrdichtung bemerkbar gemacht. Eindringendes Wasser konnte anfangs noch problemlos gelenzt werden. Für eine lange Rückreise würde das jedoch nicht reichen. Also musste eine Dockkapazität gesucht werden. Man fand sie in dem 1.150 sm entfernten Willemstad auf Curacao. In Abstimmung mit dem Charterer wurden wir aus der Stand-by-Funktion für den Schwimmkran herausgenommen und verließen Havanna am 19. März.

Endlich war es wieder mal möglich, die Freifahrtgeschwindigkeit mit VV (12 Knoten) auszufahren, jedoch nicht lange. Ein starker NO-Wind mit Stärke 7 ließ uns auf südöstlichem Kurs dabei kräftig rollen. Einen Tag vor Erreichen Willemstads konnte wegen der Undichtigkeiten am Stevenrohr zunehmend nur noch mit viel Mühe gegenan gelenzt werden. Am 24. März um 10 Uhr wurde glücklich im einzigen Hafen der Niederländischen Antillen festgemacht, kurz hinter der bekannten schwimmbaren Drehbrücke in der Einfahrt. Länger hätte die Reise nicht dauern dürfen!

Nach zwei Tagen Wartezeit wurde in den inneren Teil des Hafens verholt und in das Trockendock der Curacao Drydocks Company, Inc. eingedockt. Die Welle musste gezogen und das Pockholzlager gewechselt werden. Eine neue Schraubenwelle wurde eingeflogen, die alte war nicht mehr verwendbar. Festgestellt wurde auch, dass sich ein Teil der in der Nordsee eingesetzten Schießleine aus Perlon regelrecht unter den Sandschutz eingeschweißt hatte. Inwieweit das zur Undichtigkeit beigetragen hat, ist mir nicht in Erinnerung. Positiv, aus der Sicht des Seemanns, war das erkennbar freundliche Multikulti-Leben der Einwohner untereinander und der Einfluss der bunten Obst- und Gemüsemärkte aus der nahen venezolanischen Nachbarschaft.

Am 5. April verließen wir Curacao und erreichten vier Tage später wieder La Habana, wie bei der Ausreise durch die Passage zwischen Kuba und Haiti.

Das Wrack war in der Zwischenzeit nicht bearbeitet worden. Am 20. April erhielten wir den Auftrag, den Schwimmkran in den 25 Seemeilen westlich von Havanna liegenden Hafen Puerto Mariel zu schleppen. Dort sollte von einem sowjetischen Handelsschiff ein mehrere hundert Tonnen wiegender Generator an Land gesetzt werden. Um 8 Uhr abgelaufen erreichten wir, nun gegen den vollen Floridastrom, um 14 Uhr den Hafen. Bereits 18 Uhr war die Arbeit beendet und der Schleppverband erreichte am 21. April nachts um 1 Uhr wieder seinen vorherigen Liegeplatz in Havanna.

Aus der Situation heraus, dass unser Contract mit der Firma Harms wegen des zeitlich unbestimmbaren Bergungsablaufes nicht übersehbar war, einigten sich beide Parteien, den

Vertrag zu lösen. Die BBB-Reederei war nun frei, ein geeignetes Schleppobjekt für die Rückreise des Schleppers nach Europa zu suchen. Das ging relativ schnell, denn am 27. April verließen wir Havanna mit Zielhafen Acajutla in San Salvador am Pazifik. Von dort sollte ein schwimmendes Wrack auf den „Haken“ genommen und nach Nordspanien geschleppt werden. Zu der Reisevorbereitung gehörte zunächst ein Studium des *Code of federal regulations, Panama Canal, Revised as of July 1, 1974* wobei die §§ 105 und 107 *Pilotage und Manning of vessels* für uns von besonderer Bedeutung waren. Klar war auch, dass ein Panama-Canal-Messbrief benötigt wurde. Am 2. Mai erreichten wir Christobal und erhielten um 11.40 Uhr einen Liegeplatz im Hafen. Und damit befanden wir uns in den USA. Der Hafen gehörte zu der relativ breiten Panama-Kanalzone, die amerikanisches Hoheitsgewässer war. Die Einklarierung verlief problemlos, jedoch mit der ausdrücklichen Warnung, den Landgang wegen der großen Kriminalität nur in Gruppen von mindestens drei Mann zu betreiben. Der im Auftrag der Panama-Kanal-Behörde tätige *boarding officer* veranlasste die Vermessung für den *Panama Canal toll*.

Am 3. Mai um 12 Uhr wurde in Konvoifahrt die Weiterreise durch den Panama-Canal angetreten. Das Positionieren in den Schleusen erfolgte ohne die Lokomotiven. Mitlaufende Hochsee-Segeljachten baten in den Schleusen um ein Festmachen längsseits, da sie auf diese Weise dort dann nicht zu manövrieren brauchten. Wir waren in den Schleusen ohnehin nicht alleine.

Am 4. Mai passierten wir im Pazifik den südlichsten Zipfel des nordamerikanischen Kontinents und erreichten unter günstigen Wetterbedingungen zwei Tage später um 22.30 Uhr den Hafen Acajutla. Die Ansteuerung war wegen fehlender Landmarken schwierig, da das weit vorgelagerte Kontinentalschelf auf größere Distanzen nahezu gleiche Wassertiefen aufwies. Insofern war das Anloten an die Küste ungenau. Festgemacht wurde hinter der Einfahrt an der südlichen Mole.

Das MS SEAFORD (BRT 3.070, Länge 128,5 m, Baujahr 1953 in Frankreich) lag als schwimmendes Wrack in einer kleinen, nach der Pazifikseite hin offenen Bucht vor Anker. Besatzung befand sich schon längere Zeit nicht an Bord, Einheimische hatten sich an den Einrichtungen bedient. Der allgemeine Zustand war extrem schlecht. Landseitig bürokratische Maßnahmen verzögerten das Auslaufen. Nach einigen Tagen erschien im Auftrag der Kasko-Versicherer der auch bei der DARAG bekannte Hamburger Kapitän und Versicherungsmakler Behrmann mit einem Mitarbeiter, um die Seefähigkeit des Schiffes aus Versicherungsgründen als *dead ship tow*, das heißt ohne klare Maschine und Besatzung, zu bestätigen. Die dazu notwendigen Reparaturen waren so oberflächlich,



Das Wrack im Pazifik

wie im Ernstfall auch wirkungslos, von einheimischen Leuten vorgenommen worden. Zum Beispiel war das Backdeck an einigen Stellen so durchgerostet, dass ein festes Auftreten auch ein Durchtreten bedeutet hätte. Diese Flächen waren mit einer einfachen Zementschicht bedeckt worden. Am 14. Mai vormittags klarierten wir im Hafen aus, legten uns so dicht wie möglich vor MS SEAFORD bei sehr wenig Seegang vor Anker und begannen mit den Arbeiten für die Schleppverbindung. Auf die Schleppleine ist als Vorläufer ein etwa 10 m langes Kettenstück geschäkelt worden. Parallel dazu war zu entscheiden, ob die Ankerkette des

haltenden Ankers abgebrannt werden musste oder, was für uns wichtig war, das Ankergeschirr betriebsklar gemacht werden konnte. Unsere Maschinisten brachten das Kunststück fertig, die unter dem Backdeck stehende Ankerwindenelektrik zum Laufen zu bringen. Dazu musste jedoch von unserem Hilfsdiesel eine lange Kabelverbindung zu dem Spill hergestellt werden. Das gelang, der Anker konnte gehievt werden. Um 15 Uhr liefen wir mit dem Wrack von der Reede ab.

Am 18. Mai, querab von Nicaragua, wurde der Schleppzug aufgestoppt und der Anhang kontrolliert, insbesondere die Gasflaschen für den Betrieb der Positionslaternen. Drei Mann setzten mit dem Schlauchboot über und kletterten über eine der beiden beim Ablaufen dafür ausgebrachten Lotsenleitern an Bord. Lange aber niedrige Dünung sowie geringe Windsee begünstigte das Anbordkommen. Artistik war trotzdem gefragt.

Am 22. Mai standen wir mit Tagesbeginn vor dem Seekanal zur Einfahrt nach Balboa. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit betrug bei Gegenstrom und vermutlich starkem Bewuchs bis dahin nur 4,25 Knoten. Außerdem war die SEAFORD ein stark nach achtern vertrimmtes Zwei-Schraubenschiff, womit der Schleppwiderstand zusätzlich erhöht wurde. Da wir als Schleppzug nicht sofort in einen Konvoi eingetaktet wurden, mussten wir in Balboa festmachen und warten.

Hier passierte nun das, wovon wir in Christobal gewarnt worden waren. Bei einem Gruppenlandgang wurde trotzdem einer aus dieser Gruppe angegriffen, mit einer etwa 40 cm langen, aber sehr dünnen und biegsamen Stahlfeder leicht am Oberarm verletzt und ihm sein Fotoapparat entrissen. Mit ihm und dem Makler musste ich am nächsten Tag in das zuständige *police office* und den Sachverhalt zu Protokoll geben. Dieses typisch amerikanische Büro sah so aus wie es in Filmen oft dargestellt wird: großräumig, dunkles Mobiliar, viele Arbeitsplätze und viel Hektik und Lärm. Der zuständige *officer* stellte routinemäßig Fragen, auch an den Täter, der gefasst worden war. Am Ende ging alles als gewöhnliche Straßenkriminalität in die Statistik ein.

Uns drückte jedoch noch ein anderes Problem. Wir hatten bis zu unserem nächsten Hafen Santiago de Kuba, in dem die Ablösung der Besatzung geplant war, nur noch wenig DK in den Tanks. In Acajutla gab es keinen. Hier mussten wir uns mit der klaren Ansage abfinden: *provisions yes – gas oil no!* Die weltpolitische Realität hatte uns wieder.

In der Kanalfahrt blieben wir mit dem Anhang verbunden. Kanalschrift war, dass auf der SEAFORD ein Offizier zur Verfügung stehen musste. Es wurde mein Job. Für das Festmachen der Lokomotiven in den Schleusen fuhren Festmacher der Kanalverwaltung an Bord mit. Achtern war immer ein Schlepper *stand by*, der vor den Schleusen den Anhang aufstoppte. Auf beiden Schiffen befand sich je ein Lotse an Bord. Am 25. Mai um 6 Uhr hatten wir die Molen der Innenreede in Höhe Christobal passiert und setzten den Kurs auf Kingston/Jamaika ab in der Erwartung, dort den notwendigen Treibstoff zu erhalten. Der Mitarbeiter des Hamburger Versicherungsmaklers war von Bord gegangen. Aufgrund der niedrigen Schleppgeschwindigkeit gerieten wir in der Karibik in die Gefahr, bei nordöstlichen Winde Stärke 6 vom Kurs abzukommen. Der Anhang folgte seitlich versetzt aber kursstabil. Da die Sicht auch mäßig war, sprach ich am 29. Mai ein uns an Backbord in acht Seemeilen Entfernung überholendes großes Containerschiff an und bat um seine Position und seinen Reiseweg. Ich bekam beides prompt und konnte daher mit dem Radarabstand meine Position bestimmen. Vertrauenssache unter Berufskollegen. Am 31. Mai standen wir unter herrlichem Jamaikawetter vor der Reede von Kingston. Bei einem Drehmanöver kriegten wir trotz aufgekürzter Schleppleine einen Hacker an einem Korallenstock. Mit Glück konnten wir durch ein in Gegenrichtung ausgeführtes Drehmanöver wieder freikommen. Die DK-Übernahme verzögerte sich aus für uns unerklärlichen Gründen. So entschlossen wir uns am 2. Juni zu dem für einen Schleppzug nicht unerheblichen Risiko, von der Ankerposition aus die letzten



Der Schlepp mit MS SEAFORD im Panamakanal

zwei Tage in Richtung unseres Zielhafens Santiago de Cuba anzutreten, den wir am 4. Juni 1975 um 10.30 Uhr, erneut vor Anker gehend, buchstäblich mit dem letzten Tropfen DK erreichten. Insgesamt lagen dort 11.992 Seemeilen hinter uns.

Am Nachmittag erfolgte auf Reede die Übergabe an die ablösende Besatzung. Abends fuhren wir mit einer Barkasse an Land. Das Abendessen in einem Restaurant zögerte sich jedoch bis 23 Uhr hin. An einem Nebentisch saßen, zunächst von uns nicht sonderlich bemerkt, drei Kubaner, die bei üblichem Landespalaver gemütlich ihren Wein tranken. Im weiteren Verlauf erfuhren wir, dass es die drei sich gegenseitig ablösenden Kraftfahrer waren, die uns mit einem kleinen Reisebus nach Havanna bringen sollten. Soweit *no problemas* – aus deren Sicht. Für die meisten von uns, mich eingeschlossen, begann dann die einem Horrortrip gleichende Fahrt über die kurvenreichen und engen Bergstraßen der Sierra Maestra. Die Fahrer lebten ihr südländisches Temperament mit einem nach unserer Auffassung mörderischen Fahrstil aus. Ich saß, in unserer gewohnten Fachsprache ausgedrückt, Steuerbord achtern und konnte bei den Blitzen der Gewitter, die die Sierra gelegentlich erhellten, die steilen Abhänge und tiefen Schluchten der Bergwelt fast direkt unter mir erkennen. Am nächsten Morgen erreichten wir Flachland und um 12 Uhr nach etwa eintausend Kilometer Landreise Havanna. Bis zum 6. Juni abends gab es noch einen Ruhetag in einem guten Hotel am Malecon. Wir erfuhren, dass die MAR DEL PLATA zwischenzeitlich gehoben und wie geplant auf See versenkt worden war. Der MAGNUS XII ist danach an die Kubaner verkauft worden. Die Interflugmaschine startete abends und erreichte Berlin-Schönefeld via Sao Miguel auf den Azoren am 7. Juni 1975 vormittags. Damit war die Besatzung vier Monate und 17 Tage unterwegs gewesen.

Der Schleppzug ist über Georgetown/Bermudas und Punta Delgada/Azoren am 17. Juli in Vigo/Spanien angekommen und hat das MS SEAFORD dort abgeliefert. Schlepper EISVOGEL traf danach solo am 22. Juli 1975 im Stadthafen Rostock ein. Er absolvierte auf dieser Rundreise insgesamt 16.972 Seemeilen in sechs Monaten. Es handelte sich um die größte und längste Reise im Arbeitsleben des 1957 gebauten Schiffes.

Der Untergang der COPA CASINO

Wenn ich die zwanzig Reisen bei der DSR von 1975 bis 1993, die zwei Reisen bei einer privaten Reederei 1994 und die 26 Reisen auf den beiden Hochseeschleppern von 1996 bis 2010 Revue passieren lasse, dann werde ich die 14. Reise auf dem Hochseeschlepper FAIRPLAY XIV vom 24. Februar 2003 bis 8. August 2003 bestimmt nie vergessen.



Es dauerte wie üblich bis ich den Dienst auf dem Schlepper antreten konnte. Die Ablösung sollte im Hafen von Mobile (Alabama) stattfinden. Wie fast immer fuhr ich mit dem Mietwagen von meinem Heimatort Stralsund nach Berlin-Tegel. Diesmal ging es aber mit dem Flieger nicht von Berlin nach Frankfurt, sondern nach Amsterdam. Dort wartete ich auf meinen Anschlussflug nach Memphis. Durch die Zeitverschiebung erfolgte der nächste Anschlussflug nach Mobile noch am gleichen Tag. Der Schlepper war noch nicht da, darum wurden wir in einem Hotel untergebracht. Es lag in der Nähe des Kreuzers ALABAMA, der Teil eines großen Museumskomplexes ist. Der Kapitän, der Chief Mate und ich hatten noch genug Zeit, dieses Objekt zu besichtigen. Im Außengelände waren die verschiedensten Panzer ausgestellt und sogar ein B52-Bomber, bei dem man den Bombenschacht besichtigen konnte. In einer sehr großen Halle waren Kampfhubschrauber und Kampfjets ausgestellt, alles schön geordnet nach den Kriegen, an denen die USA beteiligt waren. Am meisten Zeit verbrachten wir aber auf dem U-Boot und dem Schlachtschiff ALABAMA.

Als am nächsten Tag der Schlepper im Hafen angekommen war, begann für uns wieder der stressige Alltag.

Diesmal machte der Schlepper vor einem alten Passagierdampfer fest, der auf seiner ersten Fahrt noch Dampfmaschinen als Antrieb nutzte. Die Außenhaut war genietet, der Rest war dann aber geschweißt worden. Das Schiff wurde nach seiner Außerdienststellung jahrelang als Casinoschiff genutzt.

Diese Angaben habe ich in den Papieren gefunden:

Indienststellung:	1.7.1951
Dwt:	7068 t
Leistung:	6338 KW (8450 PS)
Flagge:	Bahamas

Gebaut in	Holland
Letzter Verkauf:	1.7.1993
Geschwindigkeit:	17 kn
Originalname:	RYNDAM, PRIDE OF GALVESTON, PRIDE OF MISSISSIPPI, COPA CASINO
Passagiere	730
Länge über alles:	153,4 m
Länge z. d. L.	145,0 m
Breite:	19,50 m
Tiefgang:	8,70 / 12,80 m
Kammern:	730

Die Decksbesatzung musste den Notschleppdraht an der Außenhaut und das Notgeschirr verlegen. Zum Glück war uns ein Kran behilflich. In den Häfen Afrikas musste man das alles per Hand stemmen. Wenn man mit einer 150 Meter langen „Anakonda“ (so nannten wir immer scherzhaft den Notdraht) kämpft, ist man nach Fertigstellung selber fix und foxi.

Da das Ziel der Schiffsfriedhof Alang im indischen Bundesstaat Gujarat war, musste ich natürlich so viel wie möglich Kraftstoff und Öl bunkern. Mein Vorgänger hatte darum 360.000 Liter Gasöl und 3.300 Liter Motorenöl bestellt. Zu meinem größten Unglück konnte man das Öl nur in Fässern liefern. Man fuhr also 16 Fässer Öl vor den Schlepper. Nach dem Motto, mache dir einen Kopf, wie du den Mist in deine Tanks bekommst, verschwand der Ami nach der Unterschrift wieder.

Das Abpumpen der Ölfässer wurde später von der jeweiligen Wache übernommen. Erst einmal waren alle damit beschäftigt, den Kraftstoff zu bunkern. Zum Glück hatte ich noch genug Zeit, mir einen genauen Überblick über die aktuellen Füllstände der Kraftstofftanks zu verschaffen und konnte in aller Ruhe mit meinen vier Philippinos die Bunkerbelehrung aktenkundig vornehmen. Nachdem ich in Rotterdam wegen eines bei Nacht nicht eingeschalteten roten Lichts mal 100 Euro berappen musste, weil die „Käsefresser“ ausgerechnet unsere Gurke kontrollierten und ich mich auf den Nautiker verlassen hatte, wurde immer alles kleinlich nach Checkliste abgearbeitet.

Nach dem Bunkern suchte ich den ersten Kontakt zu dem Verantwortlichen. Dieser wird in den Staaten Surveyor (Besichtiger) genannt. Er ist der Kontaktmann zwischen Charterer und Schlepperbesatzung und für die Abwicklung der Arbeiten bis zum Auslaufen und für Versicherungsfragen verantwortlich. Er brachte die Papiere und Zeichnungen des Schiffes mit, die noch vorhanden waren. Der Kerl machte einen ziemlich lockeren Eindruck, nicht, wie es für einen Surveyor normal ist. Sie sind sonst sehr penibel und akkurat, dieser hinterließ einen sehr saloppen Anschein.

Er erzählte mir, dass die meisten Kammern aus Sicherheitsgründen bereits verschlossen sind und das Schiff bis auf wenige Stellen unbeleuchtet ist. Ich wollte mir natürlich persönlich ein Bild machen, nahm eine gute Taschenlampe und Reservebatterien mit und machte mich nach dem Meeting alleine auf den Weg zum Eingang des Schiffes. Ich sah, wie die Arbeiter fleißig mit Eimern unterwegs waren, die eine Zementmischung beinhalteten. Aha, dachte ich, das kann ja heiter werden! Auf dem Weg in den Maschinenraum sah ich überall tote Ratten liegen. Mein Gott, selbst diese Viecher waren hier vor Hunger krepierend oder erschlagen worden. Der Maschinenraum war dunkel wie die Nacht. Ich denke aber, es ist fast immer der größte Raum auf einem Passagierschiff. Die Welle war gesichert, sie konnte nicht mehr drehen. Die Bilge stand zwar voll Wasser, aber ich hörte bei der Stille auch kein Wasser plätschern. Alles im grünen Bereich, dachte ich. Die Seewasserventile waren alle gesichert, das konnte ich auch erkennen.



Der Schlepp auslaufend Mobile

Wenn ich daran denke, was nun kam, bekomme ich heute noch eine Gänsehaut. Im Dunkeln fand ich auf Antrieb nicht mehr den Weg zurück nach draußen. Mir stiegen die Haare zu Berge und ich wurde langsam panisch. Zum Glück hatte ich Reservebatterien mit. Nach geschätzten 25 Minuten konnte ich dann wieder Licht von außen erkennen, und ich fand den Weg ins Helle. Das erste, was ich tat, ich griff mir den Vorarbeiter, eine Farbspraydose und dann sprühte ich alle Meter Pfeile auf den Boden, bis zum Maschinenraum. Ich ließ mir von dem Mann auch die anderen großen Räume zeigen. Im Theater, das sich im Vorschiff befand, standen bereits fünf Zentimeter Wasser auf dem Fußboden. Keiner konnte mir beantworten, wie das Wasser dort hinkam.

Ich nahm mir den Surveyor zur Brust und fragte ihn, wie das Wasser dort hinkommen kann und ob er das gesehen hat. Er wusste davon. Ich sollte mir keinen Kopf machen. Ich erklärte ihm, dass wir nicht ein paar Tage, sondern Wochen mit diesem Seelenverkäufer unterwegs sind. Ich wollte Klarheit haben, wenn sich im Maschinenraum oder im Theater wassertechnisch was verändert. Ich forderte von ihm, dass man im Maschinenraum, mittschiffs und im Theater Schwimmerschalter anbringt und über LKW-Akkus am Mast zwei Blinkleuchten anbringt. Sobald der Wasserstand stiege, wäre man dann optisch auf dem Schlepper gewarnt. Normalerweise bleibt der Surveyor bis zum Auslaufen des Schiffes vor Ort, dieser verabschiedete sich schon einen Tag vor Auslaufen des Schleppverbandes. Natürlich wollte ich sehen, ob meine Anweisungen befolgt wurden und ging noch einmal in den Maschinenraum. Die Lampen am Mast und die Kabel waren gut verlegt. Jetzt ging ich in den Maschinenraum.

Was ich nun sah, war absolut der Hammer. Der Leser wird sich amüsieren, mir dagegen kochte das Blut. Da hatten diese amerikanischen Klopfhengste den Schwimmerschalter auf eine Holzpalette genagelt und diese mittschiffs abgelegt! Das gleiche Spiel im Theater. Dass Holz aufschwimmt, wenn es im Wasser liegt, das weiß vermutlich schon ein Schulkind in der 1. Klasse. Der Surveyor glänzte ja schon durch Abwesenheit, aber der Vorarbeiter war noch da und ich sagte ihm, solange die beiden Schwimmerschalter nicht anständig angeschraubt oder angeschweißt sind, verlassen wir nicht den Hafen. Er brauche die Gangway erst wegnehmen, wenn ich mich im Maschinenraum davon überzeugt habe, dass alles befestigt ist.



Blinde Passagiere auf der Schleppleine

Telegramme. Alle Hafenkapitäne schrieben die gleiche Antwort: Bleibt mit dem Wrack ja draußen! Vom 16. zum 17. März des Jahres 2003 war die längste Nacht meines Lebens. Ich habe uns mit dieser Feile schon absaufen sehen. Da wir bei großen Wassertiefen bis zu 1200 Meter Schleppdraht aussteckten, waren nachts nur die Posilampen zu sehen. Doch das Schiff hat noch bis Mittag des folgenden Tages durchgehalten. Morgens, als es hell wurde, betrug die Schlagseite bereits über 40 Grad. Da haben wir den Draht schnell noch so kurz wie möglich gemacht und dann habe ich nach allen Sicherheitsmaßnahmen den



Durchtrennen der Schleppleine

Nach Auslaufen nahmen der Wind und der Seegang stetig zu. Am 15. März 2003 war es dann soweit, der Anhang hatte bereits eine Schlagseite von ca. fünf bis sieben Grad. Dabei hatte es noch nicht einmal richtig geregnet, dann würde sich die Situation vermutlich noch verschlimmert haben. Das Wetter war leider nicht so, dass man mit dem Schlauchboot hätte rüber fahren können. Wir versuchten alles, um professionelle Hilfe zu bekommen. Kein Land war bereit, uns zu helfen. Der Charterer schickte nur dumme

Schleppdraht durchtrennt. Danach war uns wohler. Nachdem wir von dem Wrack getrennt waren und eine Runde um das Schiff gemacht hatten, wurde so richtig der Ernst der Lage ersichtlich. Da der Dampfer stets Steuerbord zu unserem Schlepper stand, konnten wir nicht sehen, wie viele Decks bereits abgesoffen waren.

Etwa eine Stunde vor dem Absaufen kreuzte dann ein Flugzeug auf. Auch der Pilot konnte uns nur noch sagen, dass das Schiff nicht mehr zu retten ist. Schlappe zwei Stunden später ist der Pott dann

vor unseren Augen abgesoffen. Dieses Schauspiel habe ich natürlich im Film festgehalten und außerdem ein Fotoalbum zusammengestellt. Mir lief es kalt den Rücken runter. Erstaunlicherweise hat man kaum Öl oder Kraftstoff an der Wasseroberfläche gesehen. Wir kreisten dann in dem Gebiet herum, um eventuelle Ölnester aufzuspüren.

Nun begann der Schreibkram und der unvermeidliche Streit, jemandem den „Schwarzen Peter“ unterzububeln. Die COPA CASINO fand vor Costa Rica in einer Tiefe von 3000 Metern ihre letzte Ruhestätte. In Curacao kam dann aus London der Anwalt unserer Firma an Bord, und wir wurden alle zu dem Vorfall befragt.

Wie sich die Sache weiterentwickelte, ist mir nicht bekannt, aber eines habe ich noch von der Firma erfahren. Vor diesem Surveyor waren schon etliche andere dagewesen, die alle eine Dockung des Schiffes vor der Abfahrt verlangten. Das wurde vom Charterer strikt abgelehnt. Nun hatte er einen Dummen gefunden und vermutlich ist er deswegen finanziell bestraft worden, denn ich kann mir nicht vorstellen, dass eine Versicherung dafür auch nur einen Dollar gezahlt hat.

Für uns war die Reise aber noch nicht zu Ende. Wir brachten noch einen Schwimmbagger von Curaçao (niederländische Antillen) nach Pointe à Pitre, (französische Antillen), lagen dort sehr lange und überholten unsere beiden Schleppwinden in Eigenleistung. Dann fuhren wir leer nach Pensacola am Mississippi, um dort eine Barge abzuholen und brachten diese nach Rotterdam. Doch auch da war noch nicht Schluss, es ging im Ballast und ohne Anhang noch einmal über den Atlantik, diesmal nach Corpus Christi (Texas). Dort hatte man dann endlich ein Einsehen und ließ uns am 6. August 2003 abmustern. Die Flugreise hatte es wieder in sich: Von Corpus Christi nach Atlanta, dann den Anschlussflug von Atlanta nach Frankfurt. Am nächsten Tag die letzten beiden Etappen: Flug von Frankfurt nach Berlin Tegel. Dort stand dann wieder ein Mietwagen für mich bereit. Am 8. August 2003 war meine 14. Feindfahrt nach 165 Tagen Einsatzzeit zu Ende. Zwölf weitere Reisen folgten noch, bis ich im Oktober 2010 endlich der Großen Fahrt für immer Ade sagte.



Die COPA CASINO sinkt.



Ellen Knaack

Blut ist ein besonderer Saft

Es würde eine sehr lange Reise werden, das stand von Anfang an fest. Im Verlaufe einer Asienrundreise sollte das MS WILHELM FLORIN 1978 auch nach Saigon in die Werft gehen. Am 17. Juni 1978 verließ das Schiff den Überseehafen und ging von Rostock über Gdansk, Belawan, Singapore nach Saigon, nun als Ho-Chi-Minh-Stadt bekannt. Am 25. August 1978 traf es als vermutlich erstes Schiff der Deutschen Seereederei auf der dortigen Werft ein. Unser Schiff lag auf Innenreederei im River, als eines Tages beim Kapitän vorgesprochen und angefragt wurde, ob unsere Besatzung bereit wäre, Blut für einen durch eine Schussverletzung sehr schwer verletzten jugoslawischen Seemann zu spenden. Er benötigte unbedingt eine Bluttransfusion. Die Klinik besaß vermutlich nicht generell genügend Blutkonserven oder aber es waren nicht die in der benötigten Blutgruppe vorrätig. Wie es zu dem tragischen Ereignis kam, wurde uns natürlich nicht mitgeteilt. Vielleicht hat man den Kapitän darüber in Kenntnis gesetzt.

Da unser Schiff bereits mehrere Monate in der Werft lag, wurde vermutlich unsere Besatzung angesprochen. Ob das Anliegen noch an andere Schiffsbesatzungen herangetragen worden



war, entzieht sich der Kenntnis. Von der Schiffsleitung musste der Bitte entsprochen worden sein, denn urplötzlich kamen Ärzte und Schwestern an Bord. Ob wir im Vorfeld vom Kapitän darüber informiert worden waren oder vorher um unser Einverständnis nachgefragt wurde, vermag ich heute nicht mehr zu sagen. Wie auch immer, von allen Besatzungsmitgliedern wurde mittels eines Picks ins Ohrläppchen Blut abgenommen. Soweit ich mich erinnere, gab es von Seiten der Besatzung keine Einwände und vermutlich haben sich alle testen lassen.

Und was soll ich sagen – ein Azubi und ich besaßen als einzige die Blutgruppe, welche dringend benötigt wurde. Vielleicht hatte der verletzte Seemann die seltenere Blut-

gruppe AB. In den Adern von uns beiden floss Blut der Gruppe 0 ohne Rhesusfaktor, also negativ. Bekanntlich kann diese Blutgruppe im Fall der Fälle allen Patienten verabreicht werden. Nur etwa 6 Prozent der weltweiten Bevölkerung verfügen darüber. Deshalb wird das Blut dieser Spender auch als „Universalblut“ bezeichnet und ist sehr begehrt.

Ja, so war es, und wir beide haben auf diesem Wege von den Begehrlichkeiten um unsere Blutgruppe erfahren. Im nächsten Schritt wurden wir gefragt, ob wir bereit wären, Blut zu spenden. Natürlich waren wir das und wir dachten, dass das Unternehmen gleich an Bord starten würde. Ich hatte während meiner Berufsausbildung schon einmal Blut gespendet und wusste daher, dass es schon nicht so schlimm werden würde. Aber nein, man fuhr uns dazu in ein Krankenhaus. Für uns beide war das etwas ganz Besonderes, da es für uns Seeleute während unseres Aufenthaltes in Saigon keinen Landgang außerhalb des Hafens gab. Es bestand nur die Möglichkeit, den Seemannsclub in Gruppe zu besuchen.

Der langjährige Vietnamkrieg hatte vor kurzem sein Ende gefunden, nordvietnamesische Soldaten patrouillierten im ganzen Hafengelände und standen auch auf den Schiffen an der Gangway immer mit der Kalaschnikow im Anschlag. Ab und zu schwamm auch schon mal eine Wasserleiche am Schiff vorüber solange wir in der Werft lagen. Wir konnten auch beobachten, dass ehemalige Prostituierte für Entrostungsarbeiten eingesetzt und ständig von Soldaten zur Arbeit angetrieben wurden. Diese bekämpften auch mit Kontrollen im Hafen den Schwarzhandel, von Patrouillenbooten aus wurde hin und wieder geschossen. Wir haben uns beim Handel mit Zigaretten allerdings davon nicht abschrecken lassen. Wunder-schöne Bodenvasen wurden angeboten, die wahrscheinlich jeder kennt, der einmal dort gewesen ist. Diese Bodenvasen wurden von uns auch für Süßigkeiten, Kaugummi und geschmierte Schnitten erhandelt. Die Vasen stehen heute noch in unserer Wohnung und beim Blick darauf erinnert man sich an jene Zeit.

In der Klinik wurden wir sehr gut untergebracht. Jeder von uns bekam ein Einzelzimmer. Die Versorgung war einfach großartig. Wir fühlten uns wie in einem Hotel der „Hilton“-Gruppe. Der eigentliche Aderlass wurde vorgenommen, als wäre er eine riesengroße OP. Zwei Schwestern betätschelten die ganze Zeit meinen Körper, um mich wohl zu beruhigen. Es befanden sich mindestens sechs bis sieben Leute an meinem Bett und ich dachte: „Ooh Gott, was haben die eigentlich mit mir vor?“ 400 oder 500 ml, ich weiß es nicht mehr, wurden abgezapft. Danach wurde uns eine großartige Mahlzeit bereitet und wir blieben bis zum nächsten Tag in der Klinik. Auf der Rückfahrt zum Schiff konnten wir durch die Fenster des



MS WILHELM FLORIN in der Werft Saigon

Taxis erstmalig die Innenstadt genauer betrachten. Das Treiben auf den Straßen war großartig anzusehen. Auf der WILHELM FLORIN wieder angekommen, wurden wir wie Helden gefeiert. Dabei hatten wir doch einfach nur „humanitäre Hilfe“ geleistet.

Am nächsten Tag kam eine kleine Delegation des jugoslawischen Schiffes an Bord, um sich bei uns zu bedanken. Der Azubi und ich bekamen einen großen Korb voller exotischer Früchte überreicht, den wir dann dem Koch als Spende für die gesamte Besatzung übergeben haben. Der Kapitän erzählte uns, dass der junge Seemann erfolgreich operiert werden konnte und somit überlebt hat. Ob nun mit Hilfe unseres Blutes, das haben wir leider bis heute nicht erfahren.

Über Singapore traten wir am 29. Dezember 1978 die Heimreise an, ehe wir am 27. Januar 1979 auf der Reede vor Warnemünde eintrafen. Dort mussten wir noch zwei Tage liegen, ehe wir am 29. Januar in den Überseehafen einlaufen konnten. Dort erwartete uns dann der schlimmste Winter, den wir wohl bis dahin kannten – die Schneekatastrophe, als der Norden der DDR im meterhohen Weiß versank.

Aber das wäre schon wieder eine ganz andere Geschichte.

Jochen Müller

Heimreise mit Hindernissen

Die Bananenjäger besaßen den großen Vorteil, dass sie bei ihrer Ankunft in Rostock keine Reedezeiten hatten. So auch Weihnachten 1978. Am 24. Dezember 1978 frühmorgens erreichte MS HEINRICH HEINE den heimatlichen Hafen. Gegen 8 Uhr lagen wir fest vertäut am Bananenkai. Ich war Absteiger, durfte trotzdem während der Hafenliegezeit in den Urlaub

fahren. Pünktlich zum Fest konnte ich meine Verwandtschaft mit einer Kiste Bananen glücklich machen. Vom Schiff bekam ich nur die Auflage, zwischen den Feiertagen noch einmal an Bord zurückzukehren. Ich war für das Bunkern eingeteilt worden.

Wieder an Bord, hatte ich am 29. Dezember meine letzte Wache. Das Bunkern war ausgefallen. Wegen des akuten Kälteeinbruchs waren auf den Bunkerschuten die Ventile eingefroren. Am Mittag fiel im Überseehafen der erste Schnee. Ich hatte bereits meinen Seesack gepackt, entschied mich aber, noch eine Nacht zu bleiben. Bei plötzlichem Schneefall musste man mit Einschränkungen bei der Bahn rechnen. Als ich am nächsten Tag aus dem Bulley sah, traute ich meinen Augen nicht. Der Hafen war völlig eingeschneit. Beim Frühstück klagte der Storekeeper, dass die Bunkerschute wieder nicht längsseits gehen würde. Einige Verbraucher an Bord mussten bereits abgeschaltet werden. Der Dieselmotorkraftstoff wurde knapp. Die Nachrichten im Radio verhießen nichts Gutes. In Rostock kam der Nahverkehr bereits zum Erliegen. Bei mir schrillten sämtliche Alarmglocken. Ich musste los! Ich dachte, irgendwas würde schon noch fahren.

Um 9.30 Uhr trug ich mich bei der Gangwaywache aus. Zu Fuß stapfte ich durch den Schnee zum Hafentor. Dort fuhr um 10 Uhr der Reedereibus. Der Fahrer erklärte, dass sein Bus so ziemlich das Letzte wäre, was überhaupt noch führe. Die S-Bahn zum Überseehafen war bereits vor Stunden ausgefallen. Private PKWs steckten links und rechts neben der Autobahn fest. Der Bus schaffte es bis zum Hauptbahnhof in Rostock. Glücklicherweise, die erste Etappe gemeistert zu haben, betrat ich die Eingangshalle. Die Lautsprecherdurchsagen dröhnten bereits bedrohlich. Außer der S-Bahn Richtung Warnemünde gab es keinerlei Zugbewegung mehr.

Etwa um 12 Uhr fuhr auf Bahnsteig 1 ein Zug aus Dresden ein. Kurze Zeit später ertönte die Ansage: „Reisende in Richtung Süden benutzen bitte den Zug nach Dresden!“ Ich musste nach Leipzig, aber bis Berlin-Schönefeld konnte ich ja erst einmal mitfahren. Also rein ins Vergnügen. Um 13 Uhr und ein paar Zerquetschte fuhr der Zug los. Weit sind wir nicht gekommen. Bereits bei der ersten Bahnstation hinter Rostock gab es Schwierigkeiten. Die Strecke Schwaan–Güstrow war völlig zugeschneit, für den Zugverkehr unpassierbar. Unser Zug benutzte die Ausweichstrecke Richtung Schwerin. In Bützow sahen wir Soldaten im bereits kniehohen Schnee arbeiten. Sie versuchten die Weichen auf dem Bahnhofsgelände gangbar zu machen. Die Lok unseres Zuges rangierte irgendwann von vorn nach hinten. Am späten Nachmittag ging es rückwärts fahrend weiter Richtung Berlin. Der Schneefall ließ etwas nach, dafür wurde es allmählich ungemütlich vor Kälte im Abteil.

Gegen 21 Uhr erreichten wir Bernau. Hier war vorläufig Endstation. Die Lok wurde abgekoppelt. Den Reisenden teilte man mit, dass in Berlin sämtliche Bahnhöfe eingefroren wären. Wir saßen fest. Ohne Heizung im Zug wurde es langsam bitterkalt. Viele Fahrgäste aus dem Zug stiegen um in die Berliner S-Bahn. Diese fuhr noch. Ich blieb mit einer Studentin aus Dresden im Abteil zurück. Da die Mitropa schon vor Stunden restlos ausverkauft war, kramten wir alles Essbare aus unserem Gepäck heraus. Zu trinken hatte ich gleich hinter Rostock ein paar Piccolo Sekt ergattert. Wir teilten unser spärliches Picknick und wärmten uns gegenseitig.

Um Mitternacht wurde unser Zug aufgetaut, vorn und hinten eine Lok angekuppelt, hin und her geschoben, bis die Räder frei waren. Es ging weiter über den Berliner Außenring bis nach Berlin-Schönefeld. Hier konnte man überlegen, auszusteigen oder lieber sitzen bleiben. Ich entschied mich dann doch für das Sitzenbleiben. Die Durchsagen auf dem Bahnsteig meldeten nur endlose Verspätungen. Ganz Berlin war zugefroren, unser Zug das Einzige, was sich noch bewegte. So fuhr ich weiter nach Dresden. Gegen 6 Uhr kam der Zug dort an. Hier lag kein Schnee. Meine Studentin aus dem Abteil war hier zu Hause. Ich aber noch lange nicht. Ich stieg um in einen Bummelzug nach Leipzig. Kurz nach 6 Uhr fuhr

dieser planmäßig los. Gegen 10 Uhr sollte seine Ankunft auf dem Leipziger Hauptbahnhof sein. Nur kam er dort nie an.

Es war bereits zur geplanten Ankunftszeit, als der Zug mitten auf der Strecke hielt. Die Zugbegleiterin teilte uns mit, dass wir uns bereits kurz vor Leipzig befänden. Aber von hier ab ständen Zug an Zug bis zum Hauptbahnhof. Ein halber Meter Schnee lag bereits. Die Weichen auf dem Bahnhofsgelände seien allesamt eingefroren gewesen. Ich sah aus dem Fenster. In der Ferne konnte ich einen Bahnsteig erkennen.

Auch wenn es das Zugpersonal verboten hatte, ich schulterte meinen Seesack und stieg einfach aus. Über das Gegengleis lief ich durch den hohen Schnee bis zu diesem Bahnsteig. Als ich das Bahnhofsschild las, schlug mein Herz höher: Leipzig-Paunsdorf. Hier fuhr eine Straßenbahn! Und diese führte sogar bis fast vor meine Haustür. Die Linie 6 brachte mich einmal quer durch die Stadt – von einer Endstelle bis fast zur anderen Endstelle. Gegen 11.30 Uhr an Silvester erreichte ich Gohlis. Nach 26 Stunden war ich endlich zu Hause. Als ich mit meinem geschulterten Seesack um die Ecke kam, sah ich schon von weitem meinen Vater Schnee schaufeln. Unsere Haustür lag hinter einer dicken Schneewehe. So konnte ich Silvester 1978 doch noch zu Hause feiern, wenn auch ohne Strom. Der Winter brach mit unerwarteter Härte herein. Erst Mitte März meldete sich die Reederei bei mir für einen neuen Einsatz.

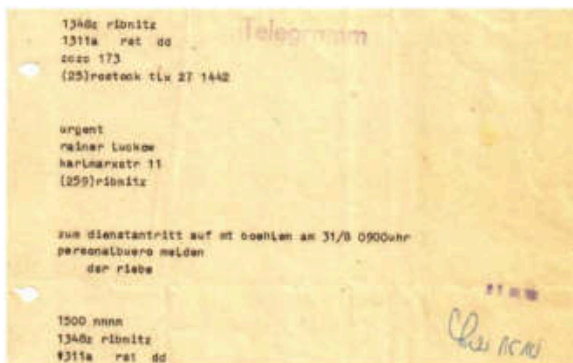
Rainer Luckow

Abenteuer des Schienenstranges

Im Juli 1976 lief der Motortanker BÖHLEN, wenige Wochen vor seinem tragischen Untergang an der bretonischen Küste im Oktober dieses Jahres, nach einem längeren Werftaufenthalt in Tuapse im Schwarzen Meer und einigen darauf folgenden Mittelmeerreisen zum Löschen einer Ladung Heizöl Bremerhaven an. Das Schiff wurde dort auch neu mit Proviant und Verbrauchsmaterialien für die Folgereise nach Venezuela ausgerüstet. Schiffdiesel und Schmieröl wurden gebunkert. Von Venezuela lief MT BÖHLEN sodann nach Rostock, um von dort zu seiner Unglücksreise aufzubrechen. Durch eine Fügung des Schicksals geschah das trotz Antrittstelegramm ohne mich.

Das Wichtigste der Liegezeit in Bremerhaven bestand für einen Teil der Crew allerdings darin, dass jener abgelöst werden sollte. Auch ich befand mich unter den Auserwählten. Ich hatte bereits die Entgasungsreise hin zur Werft, die Werftzeit und auch die Mittelmeerreisen mitgemacht und war nun mit Urlaub auch mal dran. Etliche andere Kollegen hatten den Vorzug genossen, während der Werftzeit beurlaubt zu werden, um anschließend wieder nach Tuapse zurückzukehren.

Zur Bunkerübernahme war ich als Sicherungsposten eingeteilt worden, als man mir am frühen Morgen auf dem Tankdeck mitteilte, dass in einer Stunde der Bus mit den Heimreisenden nach Bremen fährt. Duschen und Umziehen erfolgten ruck zuck und ab ging die Post. Wir waren eine größere Gruppe, die sich auf den Weg zum Hauptbahnhof nach Bremen machte. Bald standen wir auf dem



Bahnsteig, und es bestand noch etwas Zeit bis zur Abfahrt des Zuges. Einige Kollegen von Bord hatten uns Briefe und Ansichtskarten zur Weiterbeförderung mitgegeben. Gemeinsam mit einem Kollegen ging ich in die Bahnhofshalle, um Briefmarken zu kaufen und die Post einzustecken. Nach Erledigung dieser postalischen Dienstleistung kehrten wir zum Bahnsteig zurück.

Dort erwartete uns eine Überraschung. Unsere Reisegruppe war verschwunden. Zu unserer Verwunderung hatten meine Reiseutensilien das gleiche Schicksal erlitten, während die meines Kollegen noch mutterseelenallein auf dem Bahnsteig standen. Offensichtlich hatte sich für dessen Gepäck niemand zuständig gefühlt. Unsere Aufregung lässt sich kaum beschreiben.



Wie konnte das passieren? Unsere Frage, ob der Zug nach Hamburg schon weg sei, wurde uns bestätigend beantwortet. Wie hätte es auch anders sein können.

Da wir beide genügend Handgeld besaßen, bestand unsere erste Idee darin, mit einem Taxi nach Hamburg zu fahren. Ein Mitarbeiter der Bundesbahn, dem wir unsere Situation erklärten, riet uns davon

ab. Wir würden den Interzonenzug von Köln nach Rostock vor der Abfahrt in Hamburg auf diesem Wege auf keinen Fall erreichen. Schließlich mischte sich noch ein Australier in das Gespräch ein, der mitbekommen hatte, dass wir in die DDR wollten. Wir wären dort zu Hause, erklärten wir. Das begriff er absolut nicht. Der Bundesbahner empfahl uns, mit dem TEE (Trans Europe Express), der von Stuttgart kommend auf dem anderen Gleis des gleichen Bahnsteiges abfahrtbereit nach Kopenhagen stand, bis nach Hamburg zu fahren und von dort ein Taxi nach Lübeck Hauptbahnhof zu nehmen. Gesagt, getan. Die Sachen vom Kollegen gepackt, rein in den TEE, dort eine Fahrkarte nachgelöst und ab nach Hamburg.

In Hamburg sind wir zum Taxistand geeilt, rein ins Taxi, den Fahrer losfahren lassen und ihm erst danach erklärt, was mit uns los war und was wir vorhatten. Er begriff die Lage sehr schnell und sagte nur: „Lasst mich aus dem Stadtverkehr raus sein, dann macht mein Wagen alles für euch, nur fliegen kann er nicht.“ Angekommen am Lübecker Hauptbahnhof teilte uns der Fahrer mit, dass er die Strecke noch nie so schnell bewältigt habe. Wir bezahlten unsere Rechnung und der freundliche Fahrer erklärte uns noch, dass er eine Viertelstunde vor Ort warten würde, falls der Zug schon weg wäre und er uns dann zum Grenzübergang Herrnhut bringen könnte.

Ab ging es in Richtung Bahnsteig. Der Interzonenzug sollte in einigen Minuten kommen. Welch ein Schreck, vor dem Betreten des Bahnsteigs fand eine Passkontrolle statt, denn Reisende, die ostwärts an bundesdeutschen Grenzbahnhöfen zustiegen, wurden regulär am Bahnsteig kontrolliert. Meinem Kollegen raunte ich zu: „Wir dürfen das „Deutsche Demokratische“ im Seefahrtsbuch nicht sehen lassen, irgendwie bedecken, und dann probieren wir, uns durchzumogeln. Es funktionierte. Die Beiden von der Grenzkontrolle waren wohl auch nicht die Hellsten und hatten sicherlich noch nie ein DDR-Seefahrtsbuch gesehen. Auf dem linken Gleis des Bahnsteiges stand der TEE nach Kopenhagen, mit dem wir bis Hamburg gefahren waren. Scheinbar waren bei der Bundesbahn mal wieder die Fahrpläne durcheinander geraten. Wir hätten uns die Taxifahrt sparen können. Auf dem rechten Gleis lief der Interzonenzug, der umgangssprachlich später sogenannte Mumienexpress, aus Hamburg ein.

Unsere Kollegen schauten aus dem Fenster und waren heilfroh als sie uns dort stehen sahen. Ganz sicherlich ist dem verantwortlichen Reiseleiter ein ganzer Gebirgszug vom Herzen gefallen. Er hatte sich schon auf diverse „Befragungen“ eingestellt. Einer der Grenzkontrollen eilte noch hinter uns her und meinte, wir würden in den falschen Zug einsteigen. Daraufhin erklärte ich ihm, dass schon alles seine Richtigkeit habe und wir mit unseren Reisepapieren wieder zueinander gefunden hätten.



Der weitere Reiseverlauf und der offizielle Grenzübergang mit den 40 Minuten Aufenthalt in Herrsburg erfolgten entsprechend den damaligen Gepflogenheiten ganz normal. Unsere individuelle ungeplante Abweichung von der offiziellen Reiseroute ist nie publik geworden. Die ganze Reisegruppe hielt dicht. Ein falscher Fünziger kann nicht dabei gewesen sein, denn von keiner Seite wurden wir jemals wieder darauf angesprochen. Dabei hätte unsere Odyssee auch mit dem Vorwurf versuchter Republikflucht, verbunden mit einem Entzug des Seefahrtsbuches, enden können, was unseren Schreck nur allzugut begründete. Wir wären nicht die Ersten gewesen, die sich bei solcher Gelegenheit von der Truppe abgesetzt hätten, was wiederum die Erleichterung der Kollegen bei unserem Wiederauftauchen erklärte. Heute kann man darüber eine lustige Anekdote schreiben, damals war keinem der Beteiligten zum Lachen zumute.

Wolfgang Wendrich

Heimreise mit „Grenzzwischenfall“

Der Vorabend meiner Heimreise war herangekommen und alle Unterlagen zur Übergabe lagen auf dem Schreibtisch parat. Koffer, Beutel und Taschen standen abmarschbereit in der Kammer. Es blieb noch Zeit zum Abschied nehmen beim Kapitän, beim Chief und bei einigen Leuten, die mit mir schon eine geraume Zeit gefahren waren. Ein Fahrzeug der Maklerei brachte uns am frühen Morgen zum Bahnhof. Außer mir fuhren noch der Elektriker Hartmut und ein dritter Mann mit. Ich glaube, der Zug kam aus Oslo und besaß Kurswagen direkt bis Berlin. Wir besaßen Platzkarten und konnten ein ganzes Abteil für uns allein nutzen. Durch die Kurswagen hatten wir das große Glück bis Berlin-Ostbahnhof gemütlich sitzen bleiben zu dürfen.

Noch größer wurde unsere Freude, als wir auf dem Fährschiff einrangierte, denn es handelte sich um die SASSNITZ, die Fähre der Deutschen Reichsbahn, auf der wir im Restaurant mit unserer Währung bezahlen konnten. Ich hatte früher schon einmal eine solche Überfahrt gemacht. Damals landete ich auf der schwedischen Fähre, auf der man Essen und Trinken mit harten Devisen bezahlen musste. Damit waren wir nicht allzu reichlich ausgestattet und man wollte dafür meistens andere Dinge kaufen als Bier und teure Gerichte im Bordrestaurant eines Fährschiffes. Wir beschlossen, nacheinander zum Essen zu gehen, sodass immer jemand beim Gepäck im Abteil blieb. Hartmut ging als erster ins Bordrestaurant um

sich zu stärken, während wir ein kleines Nickerchen machten. Nachdem Hartmut wieder bei uns aufgetaucht war, verließen wir das Abteil und fanden nach einigem Suchen auch bald das ersehnte Restaurant. Hunger hatten wir wie die Wölfe und auf ein Radeberger Pilsner freuten wir uns schon lange. Die Gaststätte war gut gefüllt und die skandinavischen Gäste ließen die Kellner ordentlich hin- und her flitzen. Hier gab es die beliebten und preiswerten Spirituosen, gutes starkes Bier und natürlich auch ein schmackhaftes Essen. Das Bedienen dieser Gäste war sicherlich nicht ohne Anreiz, denn die Skandinavier mussten schließlich in ihrer „harten Währung“ bezahlen und ein wenig Trinkgeld fiel dabei garantiert auch ab. Demzufolge mussten wir, nachdem unser Kellner gemerkt hatte, dass wir aus der Republik mit den Alu-Chips kamen, längere Wartezeiten in Kauf nehmen als die Fahrgäste mit der harten Währung. So bestellten wir eben gleich vier Bier und vier Schnäpsschen, damit der Herr Ober nicht so oft laufen musste. Nach mehrmaliger, bittender Erinnerung an unsere Speisenbestellung kam dann endlich auch das Steak mit Pilzen im Reisrand. Inzwischen waren wir dem Zielhafen Sassnitz näher gekommen und das Restaurant wurde immer leerer. Wir riefen nach dem Ober, jedoch auch hier besaßen die Gäste mit den Kronen und Dollars den Vorrang.

Jetzt wurde es knapp. Wir hatten schon bemerkt, dass die Fähre unterdessen angelegt hatte. Hastig bezahlten wir die Zeche und im Eiltempo stürmten wir hinunter zu unserem Kurswagen. Ein Riesenschreck durchfuhr uns. Der Zug hatte bereits die Fähre verlassen. Ein Rangierer bemerkte unser Entsetzen und rief uns zu, wir sollten schnell die Böschung hochrennen, dann kämen wir direkt zum Bahnhof und könnten unseren Zug rechtzeitig erreichen, weil dort erst die Zoll- und Passkontrollen erfolgen würden. Ohne lange zu überlegen, preschten wir los. Der grasbewachsene Hang zog sich steil nach oben und mächtig keuchend sahen wir unseren Zug noch stehen. Hartmut winkte aus dem Fenster, er hatte uns wohl kommen sehen und wir winkten zurück. Zu dumm, dass wir nicht von der Bahnsteigseite her kamen, sondern über die Bahngleise stolpern mussten. Uns trennten nur noch wenige Meter von unserem Kurswagen, als plötzlich mit lauter, scharfer Stimme gebrüllt wurde, dass wir stehen bleiben sollten. Drei oder vier Grenzsoldaten mit schussbereiter Maschinenpistole standen zwischen den Gleisen vor dem Zug und bedrohten uns mit ihren Schusswaffen. Uns blieb beinahe das Herz stehen. „Was nun?“, schoss es mir durch den Kopf. Würden die Soldaten auf uns schießen, obwohl wir ihnen zuriefen, dass wir in den Zug einsteigen müssten, weil sich unser Gepäck drin befände?

Eine Tür von unserem Kurswagen öffnete sich. Ein Offizier befahl lautstark, uns zum Zug durchzulassen. Hartmut hatte ihm die Situation geschildert und uns somit erst einmal den ungehinderten Zugang zu unserem Zug ermöglicht. Man half uns, das hoch liegende Trittbrett des Waggons zu erklimmen, wir kamen ja von der verkehrten Seite. Kaum hatte sich die Tür hinter uns geschlossen, ging die Fahrt auch schon los. Nun nahmen uns der Offizier und zwei weitere Grenzbeamte in die Mangel. Wahrheitsgetreu schilderten wir unser Missgeschick und bedauerten sehr, dass wir mit der Bezahlung unserer Zeche im Restaurant der Fähre hatten so lange warten müssen. Man überprüfte unsere Papiere einschließlich Dienstauftrag. Die Zollkontrolle hatte Hartmut schon mit den Beamten erledigt. Nun lachten die Grenzer über unser dämliches Gesicht, über das immer noch der Schweiß in Strömen herunter floss. Wir erfuhren, dies käme schon mal und sogar öfter vor. Die meisten Betroffenen könnten den Zug dann nicht mehr benutzen, weil der inzwischen abgefahren sei. Die Schwierigkeiten, die dann entstehen würden, könnten wir uns ausmalen. Gott sei Dank, der Schreck und die Aufregung bei uns dreien war überstanden, und erschöpft ließen wir uns in die Polster des Abteils fallen. Es hat bestimmt eine Stunde gedauert, bis wir über unser Glück erst einmal herzlich lachen konnten, wegen des Hofierens von Devisen-Bürgern durch deutsche demokratische Kellner nicht erschossen worden zu sein.

Oh Erzgebirg, wie bist du schief

Im Herbst is su still und leer, is Hei on Haazing rei, rut glüht de Vugelbeer, nort ka mer wieder hutzen gieh.

Kann diesem Dialekt aus der angestammten Heimat der Schluchten bewohnenden Löffelschnitzer der geneigte Leser folgen? Nein? Kehren wir also zu dem Idiom zurück, welches noch immer von den Meisten im Lande gesprochen wird.

Ja, es wurde Herbst, als am 1. September 1964 die Ausbildung der Matrosenlehrlinge des VEB Deutsche Seereederei Rostock auf der Sportschule Rabenberg des Deutschen Turn- und Sportbundes im schönen Erzgebirge begann.

Ich hatte zu den 101 glücklichen Schülern aus der gesamten Republik gehört, deren Bewerbungen bei der Deutschen Seereederei (DSR) in Rostock nach umfangreicher Überprüfung berücksichtigt worden waren. Mit diesem Bescheid in der Tasche fühlte ich mich bis zum Abschluss der 10. Klasse in Gedanken bereits auf den Weltmeeren zu Hause. Doch dann gab es erst einmal eine kleine Ernüchterung, was den Ort des Lehrbeginns betraf, über den ich per Telegramm informiert wurde.

Das Fracht- und Lehrschiiff HEINRICH HEINE befand sich zu diesem Zeitpunkt mit kubanischen Studenten oder Spezialisten unterwegs, wie es hieß. In diesem Jahr hatte nur auf der HEINE ein neues Lehrjahr begonnen. Auf den beiden anderen Fracht- und Lehrschiiffen, THEODOR KÖRNER und J.G.FICHTE, vollendeten die Lehrlinge, die 1963 ihre Lehre aufgenommen hatten, ihre Ausbildung.

Die unsere startete also ganz untypisch im finsternen Tann, dem Lande der Rachermannel und Hutzenobnde.

Zur geografischen Lage dieser außergewöhnlichen Ausbildungsstätte: Mit dem Bummelzug fuhren wir von Zwickau in Richtung Johanngeorgenstadt. Die zukünftigen Lehrlinge der HEINRICH HEINE wurden am Bahnhof Breitenbrunn von Lehrbootsleuten abgeholt, während sich der Zug im Tal der Schwarzwasser, die in Aue in die Zwickauer Mulde mündet, weiter nach Johanngeorgenstadt schlängelte. Wir aber nahmen in einem kilometerlangen Fußmarsch den Aufstieg zur Sportschule Rabenberg in Angriff, hinauf auf den Kamm des Erzgebirges in etwa 900 Meter Höhe. Dort war kurz vorher ein Teil der Olympiamannschaft der DDR für Tokio untergebracht gewesen.

Überhaupt können der Rabenberg und das Areal auf dem Plateau auf eine lange und spannende Geschichte verweisen. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es mit der Waldesruh vorbei. Die Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft (SDAG) WISMUT begann im Erzgebirge Uran abzubauen und auf dem Rabenberg entstand der Schacht „204“. Der Berg erlebte eine wilde Zeit. Aus anfänglichen Baracken für die Bergleute entwickelte sich eine komfortable Wohnsiedlung, die später wieder verschwand. Als Ende der



Der Autor

50er-Jahre mit dem Erzabbau Schluss war, wurde die Idee Rabenberg als Gebirgssportobjekt im System der Leistungssportschulen der DDR geboren. Nachdem dort der Lehrgangsbetrieb im Januar 1963 aufgenommen worden war, erlebten wir quasi die Startphase dieser Sportschule, von der bei der damals üblichen Geheimhaltung die Einwohner im Tal anfangs vermuteten, dass es sich um den Bau einer „Raketenabschussrampe“ handle, beim damaligen Säbelrasseln nicht verwunderlich. Offiziell eingeweiht wurde die Sportschule erst im Januar 1968.

Die insgesamt 101 Lehrlinge wurden in die vier Klassen 1A, 1B, 1C und 1D, sowie die Lernkollektive I bis VI aufgeteilt. Die Unterbringung erfolgte in 2- und 3-Bett-Zimmern. Der Umgangston war halb militärisch; die offizielle Anrede lautete „Genosse“. Bei dem Einstellungsjahrgang 1964 der Matrosenlehrlinge handelte es sich um den letzten, der mit der Volksmarine-Uniform ausgestattet wurde, die folgende Unterschiede zur echten Uniform aufwies:

- keine Dienstgrad- und Laufbah nabzeichen,
- kein Knotentuch,
- kein Koppel,
- das Mützenband trug die Aufschrift „Deutsche Seereederei“

In dieser Montur fühlten wir uns ausgesprochen wohl, zumal in der lokalen Presse vermeldet wurde, dass Matrosen der Handelsmarine zur Ausbildung auf dem Rabenberg seien. Was da bei den „Landgängen“ schon an Seemannsgarn gesponnen wurde, vermag sich der Leser kaum vorzustellen.

Die theoretische Ausbildung erfolgte im „Bordpäckchen weiß“; die praktische Ausbildung im „Bordpäckchen blau“.

Eine der ersten „Amtshandlungen“ bestand darin, in unserer Freizeit in die Uniformteile unseren Namen zu sticken. Wie war ich froh, dass der nicht so lang war wie der meines Zimmernachbars, der ihn aber abkürzen durfte.

Die erste Heuer fiel sehr gering aus, weil im September noch 28,00 Deutsche Mark (DM stand als Preis noch im Buch, ab 1. September 1964 hieß die Währung dann MDN, was nur zufällig auf unseren Lehrantritt fiel) für das Fachbuch „Seemannschaft II“ einbehalten wurden, das die Betriebsberufsschule (BBS) für alle bestellt hatte.

Die Ausbildung war sehr anspruchsvoll. Ich erinnere mich, dass wir im Unterrichtsfach „Fachkunde“ eine Klassenarbeit mit dem Thema „Aufgaben eines Vollmatrosen beim See klarmachen eines Schiffes“ schreiben mussten. An Bord wäre uns das mit Gewissheit etwas leichter gefallen als im Anblick wogender Tannenwipfel, umgeben von WISMUT-Halden. Aus unserer Runde hatten vermutlich nur ganz wenige Lehrlinge, deren Verwandte bereits zur See fuhren, schon einmal ein Frachtschiff betreten. Einer der Lehrlinge hatte bis zum Lehrbeginn nicht einmal die Ostsee zu Angesicht bekommen.

Ein Teil der praktischen Ausbildung wurde auf dem Seesportstützpunkt Filzteich der GST-KO Aue (Gesellschaft für Sport und Technik – Kreisorganisation Aue) durchgeführt. Zur Ausbildung am und auf dem Filzteich gehörten das Lernen von Fertigkeiten wie Knoten oder Spleißen und die Arbeit mit dem Kutter K10 (Rudern, Wriggen, Segeln). Die meisten von uns waren im Hinblick auf ihren zukünftigen Beruf schon in ihren Heimatorten bei der GST, Sektion Seesport, organisiert gewesen.

Zum Filzteich wurde immer eine Klasse mit einem Lkw vom Typ H3A transportiert. Bei der Durchfahrt von Ortschaften wurden vom Autodeck herab Seemannslieder gesungen.

Ein anderer Teil der praktischen Ausbildung, wie zum Beispiel Unterweisung und Ablegen der Prüfung zum Feuerschutzmann erfolgte auf dem Rabenberg.

Die Freizeit war knapp bemessen, kam aber nicht zu kurz. An einen Fernsehapparat auf dem Rabenberg kann ich mich nicht erinnern. Es wurden aber Filme gezeigt und Kulturveranstaltungen durchgeführt. Wir jungen Kerle brannten natürlich auf einen „Landgang“, der nur in Ausgangsuniform und nach Eintrag ins „Gangwaybuch“ angetreten werden durfte.

Beliebte Ausgangsziele waren unter anderem:

- Johannegeorgenstadt mit dem Auersberg,
- die Milchbar in Schwarzenberg,
- der Tanz am Samstagabend in Erlabrunn mit Schwesternschülerinnen, die dort in einem Internat untergebracht waren.

Den Landgang darf man sich aber nicht so einfach vorstellen. Über die in Serpentinaugen gewundene Straße hätten wir Breitenbrunn erreichen können, wo damals aber nichts los war, was einen jungen Mann interessierte. Die Wege nach Johannegeorgenstadt und Erlabrunn führten nur über Abraumhalden entlang teilweise zugewachsener Trampelpfade. Das konnte unseren Drang zum Landgang aber nicht bremsen. Ausbremsen konnte uns nur die Tatsache, dass jedes Wochenende eine Klasse in Bereitschaft lag und somit im Objekt bleiben musste. Auf was sie bereit sein sollte, wer weiß. Feuer, Erdbeben, Überfall, Atomschlag – alles war möglich.

Die Tanzveranstaltungen in Erlabrunn waren natürlich das beliebteste Ziel der Ausgänge. Discos gab es damals noch nicht, es spielte eine Kapelle. Um uns Seeleute, zu denen wir ja erst heranreifen wollten, zu beglücken, wurde an den ersten Tanzabenden „La Paloma“ gespielt. Da hättet ihr manche „Seefahrer“ erleben sollen, die noch nie die Planken eines Schiffes betreten hatten. Sie nahmen Grundstellung ein und erklärten ihren Tanzpartnerinnen, dass ein Seemann bei diesem Lied nicht tanze, sondern der toten Kameraden gedenke, die auf See geblieben sind. Das machte natürlich Eindruck und ließ die Mädels vor Ehrfurcht schauern.

Wenn die Kapelle eine längere Pause einlegte, haben wir oft Lieder nach der Art eines Shantys angestimmt, zum Beispiel „Auf einem Seemannsgrab da blühen keine Rosen“, „Hamburger Veermaster“ usw.

Im Herbst 1964 war der Schlager „Wenn der Silbermond auf die Reise geht“, gesungen von Peggy March, gerade ein Hit. Wenn die Kapelle anhub, dieses Lied zu spielen, bedeutete das für die Lehrlinge das Zeichen, Abschied zu nehmen und den Rückweg anzutreten. Taxis gab es kaum, hätten wir uns auch nicht leisten können. Also wieder über die natürlich unbeleuchteten Trampelpfade auf den Abraumhalden zurück in die Unterkunft. Wir waren schon froh, wenn der vielbesungene Silbermond uns den Steg ausleuchtete. Die einzige Orientierungshilfe bestand darin, dass unser Weg immer bergauf führen musste, denn die Sportschule war der Gipfel, im wortwörtlichen Sinne.

Sehr schnell hatten wir uns bei der Begegnung mit Einheimischen die ortsübliche Begrüßung „Glück auf!“ in Mundart angewöhnt. Auch den seit Zeiten eines Christoph Columbus praktizierten kleinen Tauschhandel zwischen Seeleuten und Eingeborenen entdeckten wir schnell. Während dieser Tage waren gerade schmale Lederschlipse in Mode gekommen. Davon wurden viele in Heimarbeit „in den Schluchten“ hergestellt. Sie wurden von den Lehrlingen gerne gekauft, um sie mit Gewinn in ihren Heimatorten weiter zu veräußern.

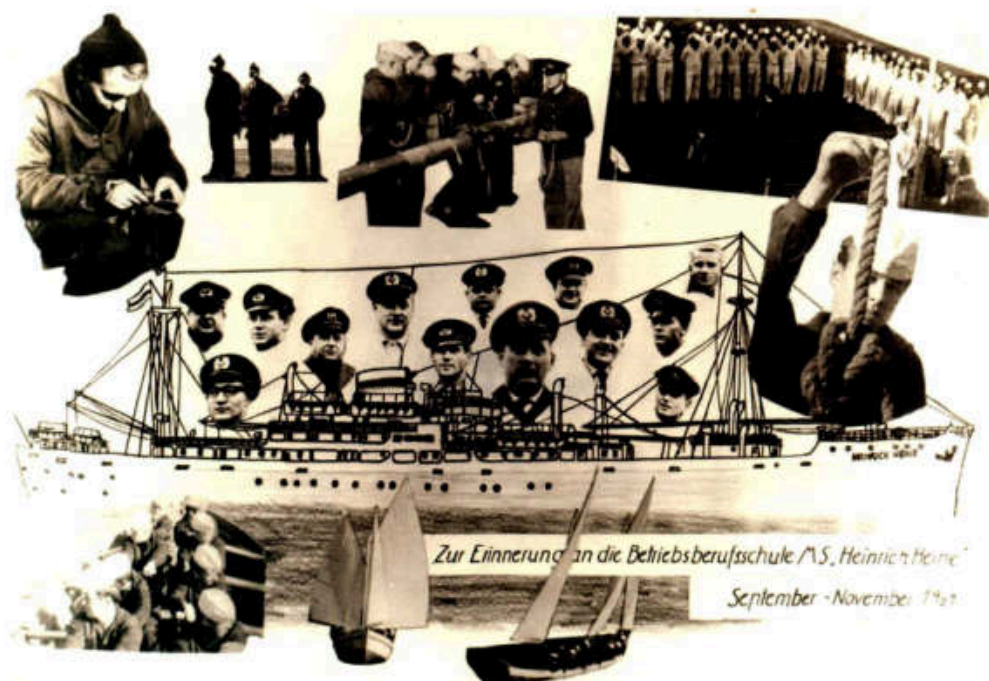
Selbstverständlich ging es bei uns gesitteter zu als bei den zuvor hier hausenden Wismutkumpels. Die meisten Lehrer und Lehrbootsleute achteten sehr auf maritime und militärische Traditionen und Umgangsformen. Einige von ihnen hatten Dienst bei der Volksmarine geleistet. Im Objekt wurde zum Unterricht oder zum Essen marschiert, mindestens einmal wöchentlich wurde ein Appell abgehalten, bei dem unter anderem auch die Sauberkeit der

Uniform kontrolliert wurde. Nun, das war an sich nichts Ungewöhnliches, denn als Junge Pioniere waren wir auch schon oft zu Fahnenappellen angetreten. Seid bereit! Immer bereit! Auf was wurde uns nie verraten.

Als Uniformträger war es uns verboten worden, die Hände in die Hosentaschen zu stecken. Damit wurden wir frühzeitig an die alte Seemannsregel gewöhnt: „Eine Hand für dich, eine Hand für's Schiff.“ Manche Lehrbootsleute argumentierten auch, dass man bei den Klappboxen nicht sehen könne, ob die Hände wirklich nur zur Bequemlichkeit in den Hosentaschen steckten oder Hein Mück beim Taschenbillard Hand anlegte. Wer mit Händen in den Hosentaschen erwischt wurde, musste diese zunähen, die Taschen.

Bei den beiden während dieser Zeit zugestandenen Heimfahrten machten sich einige Lehrlinge einen Spaß daraus, die Streifen der Nationalen Volksarmee, die auf fast jedem Bahnhof patrouillierten, zu provozieren, indem sie die beim Tragen des Gepäcks frei bleibende Hand fast bis zum Ellenbogen in die Hosentasche versenkten. Eine militärische Grußerweisung unterblieb natürlich auch. Von den NVA-Streifen daraufhin barsch angesprochen, wurde nur grinsend auf das Mützenband gezeigt, das uns als Zivilisten in Uniform auswies.

Nach dem Ende des Ausbildungsabschnittes auf dem Rabenberg konnte nur der Lehrling Hans-Georg L. aus gesundheitlichen Gründen – er hatte vorher aktiv Gewichtheben betrieben und sich dabei Probleme mit der Wirbelsäule eingehandelt – am 27. November 1964 nicht mit auf das Fracht- und Lehrschiff HEINRICH HEINE aufsteigen. Zur Erinnerung an die Zeit auf dem Rabenberg fertigte er eine Fotomontage mit den Lehrern (später hießen sie Ausbildungsoffiziere) und den Lehrbootsleuten an. Nach der Rückkehr von unserer ersten Kuba/Mexico-Reise erhielten alle Ausbilder und Lehrlinge ein Exemplar dieser Fotomontage.



Im ersten Lehrjahr liefen wir unter anderem die Häfen Havanna (Kuba), Coatzacoalcos und Veracruz (beide Mexico), Antwerpen (Belgien), Alexandria (Ägypten), Sfax (Tunesien) und Nantes (Frankreich) an. In fast allen Häfen wurden interessante Exkursionen unternommen. Für deren Finanzierung behielt die DSR einen Teil unserer kostbaren Devisen von 0,70 DM / täglich ein. Damals ärgerlich für uns, aber im Rückblick bin ich dafür sehr dankbar, denn wir konnten zum Beispiel die Pyramiden bei Gizeh in Ägypten besuchen und eine Busfahrt ins Hinterland von Veracruz unternehmen.

Lediglich von einem der Landgänge im 1. Lehrjahr, dem in London, besitze ich keinerlei Erinnerung mehr. Vielleicht liegt's an der damaligen kurzen Liegezeit. Wir übernahmen nur ein paar Leyland-Busse für Kuba, die an Deck geladen wurden.

In allen Häfen konnten wir als Lehrlinge auch alleine an Land gehen. Wenn ich später nach dem Ende meiner Seefahrtszeit hörte, wie rigide die Gruppenlandgänge gehandhabt wurden, bekam ich manchmal das Gefühl, dass mir meine Freunde Seemannsgarn vertellen wollten. Ich erkannte die DSR nicht wieder.

Übrigens war der Einstellungsjahrgang 1964 der erste, der nur noch das 1. Lehrjahr auf einem Fracht- und Lehrschiff absolvierte. Im 2. Lehrjahr wurden die Lehrlinge in Gruppen von vier bis acht Mann auf die sogenannten Produktionsschiffe aufgeteilt. Damals fuhr dort noch keine Ausbildungsoffiziere oder Lehrbootsleute. Die Ausbildung erfolgte in Verantwortung des I. Nautischen Offiziers und des Bootsmannes. Auf einigen Schiffen, so habe ich es auf MS FREUNDSCHAFT kennen gelernt, erteilte der Funkoffizier Unterweisungen in Englisch und Lichtmorsen. (In den geheiligten Funkraum durfte nur im Rahmen einer Schiffsbesichtigung von außen geblickt werden).

Durch die alljährlich vom Verein „DSR-Seeleute“ in Reinsberg organisierten Treffen wurden viele alte Kontakte aufgefrischt. Anlässlich des 50. Jahrestages unseres Lehrbeginns im Jahr 2014 fand im Anschluss an das Treffen in Reinsberg ein Besuch auf dem Rabenberg statt, auf dem sich jetzt die Landessportschule Sachsen befindet, heute Sportpark Rabenberg e.V., die durch viele Um- und Neubauten ganz anders, natürlich viel moderner und besser, ausgestattet ist, als wir es je erlebt haben. An diesem Treffen nahmen zwei ehemalige Lehrbootsleute und mehrere Lehrlinge teil. Weil diese Zusammenkunft so schön war, wurde beschlossen, im Jahr 2016 anlässlich des erfolgreichen Abschlusses der Lehre zum Vollmatrosen vor wiederum 50 Jahren ein Treffen in Ribnitz-Damgarten durchzuführen, an dem über zwanzig ehemalige Lehrbootsleute, Lehrlinge und diesmal auch einige Ehefrauen teilnahmen. Eine Dampferfahrt führte uns zum Ostseebad Wustrow, an dessen Seefahrtsschule die meisten Teilnehmer studiert hatten, von denen wiederum einige ihre Fahrzeit als Kapitäne beenden konnten. Wenn das mal nicht die Fortsetzung revolutionärer Traditionen war, die schon bei der einstigen DSR gepflegt wurden!

In diesem Zusammenhang ließe sich mit Fug und Recht feststellen, dass unsere damalige Anwesenheit im tiefsten Erzgebirge vor nun mehr als einem halben Jahrhundert, dort wo der Wald am finstersten ist, hart an der tschechischen Grenze, den Grundstein dazu legte, auch heute noch die Flagge Blau-Rot-Blau im Sachsenlande hoch zu halten.

Bei Regn on Sonnenschei, öb's stöbert, störm't on schneit, bei Tog on Nacht, obnd oder früh, wie haamlich klingst du doch, du deitsche Mottersproch! Oh, Erzgebirg, wie bist du schiel! Stimmt!

Gewaschen wird immer

Wir hatten auf der J.G.FICHTE zwei Wäscherinnen. Ruth hieß die eine, die andere wurde immer nur „Sexi“ oder „Rohrblitz“ gerufen. Diese war so erotisch wie eine Wärmflasche, denn sie wog nicht einmal 40 Kilo. Deshalb musste die Gute immer am Tisch des Doktors essen. Sie kam aus dem Erzgebirge, aus Hohenstein-Ernstthal, war eigentlich ganz nett, dachte aber, sie wäre darüber hinaus unheimlich sexy. Ich fuhr zu dieser Zeit als Fleischer, und die Fleischlast war sehr tief unter Tage. Dort konnte ich ruhig und zufrieden leben. Die Wäschelast war ein Stock höher. Ich hatte mich mit Sexi angefreundet. Als Gegenleistung für saure Gurken, Eis, Zitronen und alles, was sie mochte, wurden meine Hemden und Hosen tadellos gewaschen und gebügelt. War ich mal nicht da, fragte sie alle: „Hoste nich den Josef g'sahn? Do giehste hi und do giehste ha.“ Sie meinte damit: Gehste hin und gehste her. Eines Tages wurde sie gierig und wollte Geld für ihren Service haben, weil wir sie in Havanna nicht mit an Land genommen hatten. Aber wir hegten doch an Land ganz andere Interessen, als mit Sexi herumzulaufen.

Wir hatten uns an Bord einen schönen Raum, den „Goldenen Anker“, eingerichtet und dort eines Tages ein wenig gefeiert. Als meine Arbeit fertig war, legte ich mich deshalb ein Stündchen aufs Ohr. Ich baute mir zwischen dem Leergut ein Schlafplätzchen und ruhte mich von den Strapazen des Vorabends aus. Unsere Erste Köchin, die schöne Wassilissa, suchte mich und fragte Sexi nach mir. Die antwortete: „Der macht ein Schläfchen im Leergut.“ Die Erste Köchin sagte nichts, stellte mir aber am nächsten Tag eine Falle. Kaum hatte ich mich ein bisschen zur Ruhe gelegt, zog sie mich hinter den Eierkisten hervor. Von nun an musste ich in der Küche den „Rockefeller“ machen und große, schwere Töpfe abwaschen.

Zu Sexi sagte ich: „Warte, du Hutständer, das zahle ich dir heim!“ Unser Deal war geplatzt. Sie wusch nicht mehr für mich und bekam auch nichts mehr von mir zugesteckt. Sie hatte ja eine neue Freundin. In jedem Paradies gibt es eine Schlange, bei uns gab es gleich zwei. Mein Leben verdiente Mitleid.

Was noch nicht ganz kaputt ist, repariert man bei Zeiten, sagt der Volksmund. Deshalb machte ich Sexi das Angebot, das Wäsche waschen zu bezahlen. Sie war sofort Feuer und Flamme. „Selbstverständlich, Josef!“, sagte sie. Als ich mich freute, kam der Pferdefuß. „In Valuta!“ Da hatte ich wieder die Brille auf, dachte aber: „Kommt Zeit, kommt Rat.“

Wir liefen in Rostock ein und die Stunde der Abrechnung ihrer Dienste nahte. Sexi hatte eine detaillierte Liste vorbereitet. Ich besaß aber nur noch so viel Geld, um in der Hafenzeit knapp über die Runden zu kommen. Mit der Heuer war es damals nicht so berühmt. Wir waren jung und was kostet die Welt! Ich sagte zu ihr: „Ich habe keine Valuta mehr, gebe dir aber vier Dosen Kaffee ‚First Class‘.“ Damit war Sexi einverstanden. Der Kaffee war dummerweise auch alle. Mit Müh und Not bekam ich ein Kilo zusammen, wollte das aber mit nach Hause nehmen. Deshalb besorgte ich mir vier leere Kaffeedosen, füllte sie mit Bonbons und legte nur als obere Schicht Kaffeebohnen rein. Diese Arbeit erfüllte mich mit großer Zufriedenheit und außerdem hatte ich erst einmal Zeit gewonnen.

Die Hafenzeit ging zu Ende und Sexi kam wutentbrannt an Bord zurück. Sie hatte den Kaffee an Verwandte verschenkt und sich mit den falschen Dosen unsterblich blamiert. Die liebe Verwandtschaft wollte in Zukunft auf solche Gaben verzichten. Sexi war zu recht stocksauer und die andere Wäscherin hat sich kaputt gelacht. Ich sagte zu ihr: „Siehst du, Sexi, Wolf bleibt Wolf und Schaf bleibt Schaf.“ Selbstverständlich habe ich Sexi den Kaffee ersetzt, als ich wieder bei Kasse war und behauptete, es wäre nur eine Verwechslung gewesen.

Die Erste Köchin habe ich später geheiratet.

Die letzte Heuer

Ein Cineast würde das Folgende unter die Überschrift setzen: „Sie tanzte nur einen Sommer“. Warum, das ist am Ende zu erfahren. Um zum Kern der Sache zu kommen, ein kurzer Sprung zurück in die Vergangenheit. Im Jahr 1974 habe ich meinen Job als Stewardess bei der DSR wegen der Betreuung meines Kindes aufgeben müssen.

Knapp zwanzig Jahre später erlitt ich einen Schlaganfall mit linksseitiger Lähmung. In dieser schwierigen Zeit wurde ich als Alleinstehende mit Kind auch noch entlassen. Meine damalige Arbeitsstelle, die Hochschule für Seefahrt in Warnemünde, hervorgegangen aus der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow, war 1991 in die Fakultät Technik der Universität Rostock eingegliedert worden.

Nach der Reha und viel Sport wollte ich unbedingt wieder arbeiten. Ich konnte zwar noch nicht wieder richtig laufen und auch mit der linken Hand nicht wie gewohnt zufassen, aber um ständig zu Hause zu sitzen, dafür fühlte ich mich noch zu jung. Beim Arbeitsamt wurde ich von einer sehr netten Mitarbeiterin betreut. Sie war zuständig für Schwerbeschädigte. Sie fragte mich, was ich mir zutrauen würde zu arbeiten. Na ja, keine schwere körperliche Arbeit. Im Frühjahr 1994 konnte sie mir endlich einen Job anbieten. Ich könnte an der Kasse im Shop eines Fährschiffes sitzen. Sie erklärte mir noch: „Wenn Sie die Tätigkeit nicht übernehmen möchten, dann tauschen wir die Jobs.“ Sie war früher selbst einmal als Stewardess bei der Reederei gefahren. „Okay“, sagte ich mir, „das geht schon.“

Nun kam die Hürde „Seetauglichkeit“. Zusammen mit meinem ehemaligen Vorgesetzten an der Ingenieurhochschule fuhr ich nach Hamburg.

Der mich untersuchende Arzt, ein gebürtiger Rumäne, der schon viele Jahre in der BRD lebte, sah auf meine Papiere und las den Geburtsort Gotha. Er fragte mich, ob ich mich in der Geschichte meiner Heimatstadt auskennen würde. Darüber unterhielten wir uns ausführlich. Als dann meine ganzen Untersuchungen abgeschlossen waren, musste ich nochmals zu diesem Doktor. Da fing er wieder mit dem Thema an – meine Heimatstadt und der dort 1875 stattgefundene Vereinigungsparteitag der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei (SDAP) und des Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins (ADAV) im Tivoli zur Sozialistischen Arbeiterpartei Deutschlands.

Ich wurde immer nervöser. Was hatte der Exkurs in die deutsche Arbeiterbewegung mit meinem Anliegen zu tun? Dann habe ich ihn einfach gefragt, was denn nun mit meiner Seetauglichkeit wäre. „Alles klar“, erklärte er und hat sämtliche Untersuchungsdokumente unterschrieben. Ich hätte laut HURRA schreien können! Ich muss dazu noch sagen, ich habe mich ganz toll angestrengt ordentlich zu gehen und in den letzten zwei Jahren war ich auch – nicht krank – Herr Doktor!

Wie sich jeder vorstellen kann, ist mir ein Stein vom Herzen gefallen. Ich

durfte arbeiten und das Schönste daran war, ich durfte in meinem Leben noch einmal zur See fahren. Meinem wartenden Fahrer wollte ich vor Freude auf der Stelle um den Hals fallen. Er meinte nur: „Lass uns erst mal hier raus, dann kannst du mir alles erzählen.“ Ihm war angesichts meiner gesundheitlichen Lügen auch nicht ganz wohl.



Warnowwerft



DIANA (Sept. 1993)

So bin ich dann Anfang Juni 94 auf die DIANA II der TR-Line aufgestiegen. Sie befuhr die Linie Rostock–Trelleborg. An Bord kam dann alles ganz anders, als ich es mir erhofft hatte. Ich musste zur Bedienung in die Mannschaftsmesse!

Ich dachte, na da kennst du dich ja aus. Es war aber alles ganz anders als von der DSR her gewohnt. Jeden Morgen 10-Liter-Kartons mit Milch, Saft und diversen anderen Sachen aus einer kleinen Last in der Kombüse auf einen Servierwagen laden und in die Messe bringen. Das war ganz schön hart. Ich konnte ja mit meiner linken Hand auch noch gar nicht richtig zufassen.

Und jeden Tag zehn Stunden arbeiten, das war auch nicht ohne. Klagen und jammern, das ging gar nicht. Zum Glück hatte ich nach dem Mittagessen bis zur Kaffeetime immer frei. Während der Zeit habe ich mich an Deck immer etwas erholen können. In diesem Sommer hatten wir auch Glück mit dem Wetter. So konnte ich die bekannten Landmarken von Deck aus an unserer Küste gut ausmachen.

Bei Einlaufen Rostock war abends meistens der Sonnenuntergang hinter dem Leuchtturm und der Kabelkrananlage in Warnemünde zu sehen, ein erhebender Anblick.

So hätte ich weiter arbeiten können, im Sommer ein halbes Jahr fahren und im Winter zu Hause bleiben. Aber leider kommt meistens alles anders als man denkt. Das Schiff wurde weiter verchartert, die deutschen Mitarbeiter wurden alle entlassen. Die Schweden durften bleiben.

Kurz vor dem letzten Anlauf von Rostock im September 1994 erhielten wir die Nachricht vom Untergang der Fähre ESTONIA. Unser Schiff ging ins Dock nach Warnemünde. Dort wurde die deutsche Besatzung von Seeleuten aus Estland abgelöst. Nach nur wenigen Monaten Heuer war's das gewesen.

Eine unglaubliche Geschichte – aber wahr.

Das Schönste an der Seefahrt sind die Späße

Es war ein Tag wie jeder andere. Die Sonne stand am blauen Himmel und beschien Schiff und Meer mit ihrem gleißenden Licht. Für MS TOLLENSE war die zweite Woche auf Reede vor Beirut angebrochen. Die Konturen der Stadt ließen sich in der dunstigen Luft nur unklar ausmachen, das Meer war glatt wie ein Mecklenburger Ententeich.

Ulli, unser Bootsmann, hatte die Matrosen der Decksgang für verschiedene Arbeiten eingeteilt. Reedetage blieben dem Rosthammer und dem Farbquast vorbehalten. Dem Rost musste zu Leibe gerückt werden, solange die Tage ruhig waren. Die Überfahrten im Mittelmeer waren nur kurz, die Häfen häufig nur Stunden voneinander entfernt und die Männer dann permanent mit seeklar und ladeklar machen beschäftigt. Und Rost hatte unsere „Tolle Else“, wie sie liebevoll, mit einem Hauch von Erotik, genannt wurde, wahrlich genug angesetzt. Sie war damals, Indienstellung 1951, nach MS J.G.FICHTE, immerhin das älteste Schiff der Reederei.

Bepo als Sicherheitsposten sollte mit einem Matrosen und dem neuen Decksmann namens Bert, der seine erste Reise absolvierte, am Achtersteven entrostet und anschließend die blanken Stellen schön mit Rostschutz grundieren. Bert kam unverbraucht, mit einer gewissen Naivität, direkt vom Abi zur See. Seine idealisierten Vorstellungen von der Seefahrt hatten in den ersten Wochen durch die harte Arbeit an Bord schon eine gewisse Entzauberung erfahren. Und nun sollte es erstmals außenbords gehen.

Alle notwendigen Utensilien, wie Roststecher, Rosthammer, Bürste, Farbe und Pinsel wurden aus dem Kabelgatt geholt und bereitgelegt. Die Stellagen wurden herbeigeschleppt, die Taue angeschlagen und außenbords verbracht. Bert sollte nun den dicken Rostfladen zu Leibe rücken. Etwas unbeholfen kletterte er mit einem Sicherheitsgurt und Leine ausgestattet über die Reling, prüfte vorsichtig wie eine Ballerina mit den Zehenspitzen die Tragfähigkeit der Stelling und nahm schließlich mit wackeligen Knien Platz. Die vergangenen Tage der Reise hatten uns schon gezeigt, dass er nicht unbedingt der Praktiker war und eher mit einer gewissen Übervorsicht an die Dinge des Schiffsalltags heranging. Die Stellage hing noch nicht tief, musste doch zuerst oben beginnend der Rand entrostet und gemennigt werden. Bepo hatte als Sicherheitsposten noch den zweiten Matrosen zu betreuen, der an



der Backbordseite die gleichen Arbeiten ausführte. Es dauerte nicht lange und nach einer guten halben Stunde kam der Zeitpunkt, dass Bert seine Arbeiten beendet hatte und weiter abgefüllt werden konnte.

Ängstlich presste er sich an das Tau, als Bepo daran ging, den ersten Knoten zu lösen. Zunächst wurde aber der Tampen gegenüber gelockert und bis auf die neue Arbeitshöhe weggefüllt. Die Stollage war nun in eine ziemliche Schiefllage geraten, die durch Wegfüllen des Tampens, an dem sich Bert festhielt, ausgeglichen werden sollte.

Nach dem Motto „Schön, wenn der Schreck nachlässt“ war es auf den Schiffen üblich, bei solchen Gelegenheiten den auf der Stollage sitzenden Neuling durch rasches Lockern des Knotens und Beigeben der entsprechenden Länge losen Tauwerks im fast freien Fall nach unten zu befördern. Den Spaß wollte sich Bepo nun auch gönnen, vor allem, um der offensichtlichen Ängstlichkeit noch etwas Futter zu verpassen. Er löste den Knoten, gab Lose auf das Tau und die Stollage rauschte, den Newtonschen Gesetzen folgend, nach unten. Bert wäre, wenn so verlaufen wie geplant, nach unten gesaut, von Bepo durch das Stoppen des ausrauschenden Taus blitzartig zum Halten gebracht worden und hätte dann, anderthalb Meter tiefer und anfänglich etwas blasser, mit seinen Arbeiten fortfahren können. Was Bepo jedoch übersehen hatte war, dass Bert sich im Moment des Wegfüllens nicht mehr an das Tau, sondern an die Kante des Oberdecks klammerte. Als er nun die Stollage, sprich den Halt unter seinem Allerwertesten, verlor, griff er fest zu und hing plötzlich zwischen Himmel und Mittelmeerwasser mit beiden Beinen in der Luft. Die Stollage schaukelte unter ihm frei vor der Bordwand. Ehe Bepo die Situation erfasste und den unglücklichen Decksmanu an der Sicherheitsleine nach oben befördern konnte, versagten diesem die Kräfte und er fiel mit lautem Schrei nach unten. Glücklicherweise landete er, wenn auch nicht gerade sanft, auf dem harten Brett, erwischte auch, doppeltes Glück, das Tau an seiner Seite und konnte sich daran festhalten.

Dumm gelaufen war nur, dass er bei seinem Flug mit dem Ellenbogen des linken Armes den außenbords hängenden Pott mit Mennige erwischte, dessen Inhalt sich nun über seinen Kopf ergoss. Völlig verdattert und eher Max und Moritz gleichend, als sie in den Backtrog gefallen waren, blickte er mit panisch schauenden Augen aus einer dicken, klebrigen Farbschicht heraus. Der Matrose der Freiwache war, als er den Schrei hörte rasch herbei gelaufen und hievte nun in vereinter Kraft mit Bepo den eingefärbten Decksmanu nach oben. Provisorisch wischten sie ihm das Gröbste mit Putzlappen von Haaren, Gesicht und Oberkörper. So gereinigt verließ er die achtere Station dann in Richtung Kabelgatt, um den Rest der Farbe zu entfernen. Keine zwei Minuten vergingen, als er jedoch wieder schreiend und mit den Armen wild um sich schlagend aus den Aufbauten gerannt kam. Bei seinem ersten Versuch, den Haaren zu ihrem natürlichen Farbton zu verhelfen, hatte er den Kopf kurzentschlossen unter den Hahn des Tanks mit Spezialverdünnung gehalten und freiweg über die Haare laufen lassen, dabei aber offensichtlich vergessen, die Augen zu schließen. Rasch schnappten sich jetzt die beiden Matrosen das blinde, zappelnde Bündel und führten es in dieser Verfassung unter die Dusche. Ulli war, durch das Geschrei alarmiert, ebenfalls zum Ort des Geschehens gekommen. Schnell wurde eine Büchse „Linda neutral“ für eine Radikalkur herbeigebracht. Die folgende Prozedur soll hier nicht im Detail wiedergegeben werden. Am Ende sah Bert aber sich und einem normalen Menschen wieder ähnlich.

Am Abend war alles vergessen, unser Decksmanu Bert saß wie aus dem Ei gepellt in der Runde und konnte schon wieder, wenn seine Augen auch noch etwas gerötet waren, mit allen anderen beim Feierabendbier über sein Missgeschick lachen.

Das Mädchen aus Penang

Nach meiner Fahrzeit auf Forschungsschiffen trat ich meine erste große Frachtschiffreise bei der DSR an. Mit MS SCHWERIN (I) sollte es für mindestens fünf Monate nach Südostasien gehen. Letztlich wurden daraus acht Monate.

Als die europäischen Häfen abgearbeitet waren, begann die Überfahrt in Richtung Südostasien. Etwa drei Wochen später liefen wir in Port Klang (Malaysia) ein. Nach unserem Tagestörn wollten mein Freund Udo und ich unbedingt an Land. Der Hafen war voll. Das bedeutete zugleich, dass viele Seeleute die Möglichkeit zum Landgang nutzen konnten. Wir waren spät dran und nahmen uns deshalb ein Taxi. Damit klapperten wir alle einschlägigen Lokale ab. Aber wir kamen zu spät. Überall wohin wir fuhren waren die Lokale voll und die Mädchen besetzt.

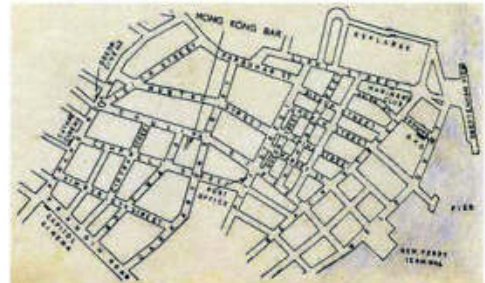
Daraufhin meinte unser Taxifahrer, er kenne einen super Massage-Salon mit ganz tollen Mädchen. Wir waren begeistert, also nix wie hin. Wir fuhren und fuhren und fuhren. So langsam wurden wir unruhig. Dann, ziemlich weit draußen, sahen wir das Schild – SETH FONG MASSAGE PARLOUR. Nachdem wir eingetreten waren, kam für uns der erste Schock. Der Raum war kaum möbliert und die einzigen zwei „Mädchen“ hatten die 40 weit überschritten. Für uns gab es nur eines: „Schnell wieder weg!“ Das war aber leichter gesagt als getan. Das Taxi stand nicht mehr vor der Tür. Draußen war weit und breit niemand zu sehen und die beiden „Mädchen“ verstanden angeblich kein Wort. Was soll's, wir waren jung und drei Wochen auf See gewesen. Vor dem Massieren sollte geduscht werden.

Der zweite Schock. Die Dusche bestand aus einem ehemaligen Ölfass, gefüllt mit Wasser, und einer Küchenkelle. Über alles weitere, was da noch kommen sollte, schweigt des Sängers Höflichkeit. Auf der gesamten Rückfahrt sprachen wir beide kein Wort. Auf Kammer angekommen schworen wir uns, nie über diese Pleite zu sprechen.

Am nächsten Morgen in der Messe wurde der vergangene Abend ausgewertet. Auch wir lobten natürlich unsere „Massagen“ über alles und unsere „Mädchen“ im Besonderen.

Nach einer aufregenden Weiterreise mit Ruderausfall, Werftaufenthalt in Japan, Maden und Ungeziefer in den Kühlruken (Vgl. BG III, „Erdbeben, Madenwürmer und Maos Tod“), kamen wir auf der Rückreise am 25. September vor Georgetown auf der Insel Penang (Malaysia) an. Nach Ende meines Tagestörns bin ich mit anderen an Land gegangen. Wir landeten im AH CHEW HOTEL. Endlich fand ich das, was ich mir erhofft hatte und was in Port Klang so schief gelaufen war. Angenehme Atmosphäre und hübsche Mädchen. Ich war jung und ledig. So kam es wie es kommen musste. Nach vier Tagen war ich pleite aber glücklich. Ich würde oft an dieses Mädchen zurückdenken müssen, da war ich mir ganz sicher. Wie oft, wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Freud und Leid liegen oft sehr dicht beieinander. Nach etwa zehn Tagen, ich machte gerade für vier Wochen Dienst in der Maschine, bekam ich plötzlich Schmerzen beim Wasser lassen



und andere Schwierigkeiten. Also ab zum Second. Ein Blick von ihm: „Sie haben sich einen Tripper eingefangen.“ Er verpasste mir sogleich eine sehr schmerzhaft Spritze. Zwei weitere sollten noch folgen. Da diese Prozedur aber keinen Erfolg brachte, musste ich die nächsten sechs Tage alle vier Stunden zwei Tabletten nehmen. Dank meines Freundes Udo, der mich, wenn ich schlief, nach vier Stunden weckte, war danach alles wieder in Ordnung. Kurz vor Rostock rief mich der Second zu sich. Er teilte mir mit, dass ich in Rostock in die Paulstraße müsste. Dort bekäme ich dann meinen „Jagdschein“ (Unbedenklichkeitsbescheinigung) für weitere sexuelle Höhepunkte zurück. In Rostock angekommen, ging ich sofort dorthin, da wir nur zehn Tage in Rostock liegen sollten und ich noch nach Hause wollte. Mit dem Zettel vom Second in der Hand suchte ich die richtige Abteilung. Ich fand einen großen Wartesaal vor. In der Mitte stand eine Blumenbank als Raumteiler. Die eine Seite war leer und in der anderen saßen mehrere Frauen. Irgendwie saß ich dumm rum und niemand kümmerte sich um mich. Als wieder eine Schwester an mir vorbei ging, fragte ich sie sehr, sehr leise wann ich denn dran wäre. Sie verstand mich nicht und ich zeigte ihr meinen Zettel. Sie las ihn und sagte dann sehr laut zu mir: „Geschlechtskrankheiten auf der anderen Seite.“ Ich wurde knallrot und sah nun, dass die Frauen alle schwanger waren. Ich ging rüber und kam auch bald dran. Der Doc erklärte mir, dass ich die nächsten fünf Tage täglich für einen Abstrich vorbeikommen müsse. Ich war entsetzt, ich wollte doch nach Hause. Das konnte er nachvollziehen und war einverstanden, mich fahren zu lassen, wenn ich in Berlin die Abstriche machen ließe. Er drohte mir noch Fürchterliches an, falls ich vor dem Erhalt des Scheines ... Ihr wisst schon, was ich meine.

In Berlin angekommen bin ich gleich in die Marienburger Straße gefahren, stadtbekannt als „Tripperburg“. Ab zur Anmeldung. Dort saß eine füllige ältere Frau, die mir mürrisch meinen Zettel ausstellte. Dann kam ihre Frage: „Wo angesteckt?“ Ich: „Penang.“ „Penang, wo ist denn das?“ „In Malaysia.“ Sie sah mich das erste Mal richtig an. „Wie kommen Sie denn nach Malaysia?“ Ich erklärte ihr, ich wäre ein Seemann. Plötzlich hellte sich ihr Gesicht auf. „Waaaas, ein Seemann?“ Sie sah mich freundlich an, schob ihre Papiere beiseite und fragte mich über die Seefahrt aus. Sie wollte alles wissen, weil ihr Enkel auch zur See fahren möchte. Ich wollte ihrem Enkel helfen, dummerweise war ich ja gerade ein schlechtes Beispiel, und erklärte ihr: „Nicht alle machen so etwas wie ich.“ Sie winkte ab: „Ihr Jungs seid ja solange unterwegs, ihr dürft das. Aber ...“ Und dann erzählte sie mir was hier täglich so abging. Über die Grenze zu West-Berlin kamen täglich von 0.01 Uhr bis 23.59 Uhr viele junge, vorwiegend dunkelhäutige Männer nach Ost-Berlin. Für zwei Strumpfhosen und eine Tafel Schokolade oder für einen Besuch im Intershop fanden sich viele (sehr) junge Mädchen bereit, deren bestes Stück „einzugliedern“. Nicht wenige von ihnen tauchten dann dort auf. Dann bekam ich sehr freundlich einen Laufzettel mit meiner Nummer ausgehändigt. Namen waren Schall und Rauch, nur Nummern galten. Als nunmehriger Nummernboy musste ich mich in einer Kabine bis auf die Unterhose ausziehen und warten. Dann wurde ich aufgerufen und ging in den Behandlungsraum. Dort traf ich auf eine sehr junge und bildschöne Frau, lange blonde Haare, top Figur. Sie sagte zu mir: „Hose runter.“ Ich bekam große Augen. Ich war acht Monate auf See gewesen und sagte: „Nein.“ Sie: „Hose runter!“ Ich wieder: „Nein!“ „Hooose runter!“ „Nein!“ Plötzlich ein Griff und sie zog mir die Hose runter, aber ich zog sie blitzschnell wieder hoch. Dann drehte sie sich um und ging raus. Kurz darauf trat ein älterer Doc ein und nahm den Abstrich vor. Ich fragte ihn, warum diese Arbeit so eine junge hübsche Schwester machen müsse. Er sah mich erstaunt an. „Was heißt hier Schwester, das ist die Dienst habende Ärztin gewesen.“ Ich muss wohl ziemlich dumm aus der Wäsche geguckt haben.

Nach fünf Tagen habe ich dann meine Unbedenklichkeitsbescheinigung bekommen. Der Doc fragte mich, wohin die nächste Reise gehen würde. Ich sagte: „Wieder nach Südostasien.“ Er grinste und meinte: „Na dann sehen wir uns ja hier in sechs Monaten wieder.“ Er sollte Unrecht behalten. Ich musste mich nie wieder in der Tripperburg vorstellen. Aber an das Mädchen aus Penang habe ich genau in diesem Augenblick wieder gedacht.

Gerhard Marx

Landgang auf Kreta

Vor sieben Monaten, im März 1958, hatte ich meine Tätigkeit als Technischer Leiter für den Bereich Schiffbau beim Deutschen Innen- und Außenhandel mit der Absicht aufgegeben, ein paar Jahre zur See zu fahren und dann wieder zum Außenhandel zurückzukehren.

Jetzt war ich Maschinenassistent auf der HEINRICH HEINE, einem vor einem halben Jahr durch die Deutsche Seereederei von einer belgischen Reederei gekauften zwanzig Jahre alten kombinierten Fracht/Fahrgastschiff. Dieses Schiff war nun als Ausbildungsschiff im Einsatz. Neben der normalen Besatzung befand sich eine komplette Berufsschule zur theoretischen und praktischen Ausbildung von Matrosenlehrlingen an Bord.

Am Nachmittag des 17. Oktober waren wir zum Laden von Sultaninen im Hafen von Iraklion auf der schönen Insel Kreta eingelaufen. Wegen irgendwelcher Behördenformalitäten durften wir erst am nächsten Tag an Land. Und so erhielt die Besatzung am 18. Oktober von 9 bis 16 Uhr Landgang, denn um 17 Uhr sollte das Schiff wieder auslaufen.

Das waren noch sieben Stunden. Doch was sich in sieben Stunden alles ereignen kann und welche Folgen daraus entstehen können, hatte ich morgens noch nicht geahnt.

Iraklion ist die größte Stadt Kretas und wird jährlich von hunderttausend Touristen besucht. Nur vier Kilometer entfernt liegt Knossos, eine Stätte antiker Kultur.

Gleich nach dem Mittagessen ging ich gemeinsam mit drei weiteren Maschinenassistenten an Land. Die uns jetzt noch zur Verfügung stehenden vier Stunden wollten wir so optimal wie möglich nutzen. Unten an der Gangway suchten wir eine Taxe, deren Fahrer einigermaßen Englisch sprach und der bereit war, zu einem ausgehandelten Preis über eine Zeit von drei Stunden mit uns zur Besichtigung der Tempelanlagen nach Knossos zu fahren und uns anschließend die nach seiner Meinung besuchswerten Stätten in und um Iraklion zu zeigen. Auf Knossos war ich gut vorbereitet, denn in unserer umfangreichen Bordbibliothek befand sich das Buch „Aufstand der Männer“ von Johannes Tralow, das die Blütezeit der Tempelkultur um den Minotaurus beschreibt.

Mit der gesamten Tempelbesichtigung hielten wir uns kaum eine Stunde auf. Als nächste Station hatte unser Taxifahrer eine Taverne in den nahe gelegenen Bergen ausgewählt, von der wir auf die tiefer gelegene Stadt schauten. Zu jeder Flasche schweren Samos stellte der Wirt eine große Schale mit dunkelroten Weintrauben auf den Tisch. Nach zwei Flaschen Samos, es war auch erst einmal wirklich genug, verließen wir diesen gastlichen Ort. Jetzt wollte unser Taxifahrer mit uns partout zu einem Freund, der in einem nahegelegenen Dorfe wohne und ein Motorrad habe, das der deutsche General Rommel hier zurücklassen musste, als ihn die Engländer im Zweiten Weltkrieg von Kreta wieder vertrieben.

Und tatsächlich, sein Freund besaß ein gut erhaltenes BMW-Motorrad mit Beiwagen. Nachdem wir das Motorrad gebührend bewundert und anschließend eine Karaffe Rotwein getrunken hatten, verabschiedeten wir uns mit der festen Versicherung, dass wir bei unserem nächsten Aufenthalt in Iraklion wieder bei ihm reinschauen würden.

Inzwischen waren wir vier von dem süffigen Rotwein schon ganz schön angeschlagen. Es ging zurück nach Iraklion.

Mit dem Taxifahrer war vereinbart worden, dass er entscheiden solle, welche besuchswerten Stätten wir in Augenschein nehmen sollten. Und so landeten wir jetzt dort, wo die leichten Mädchen ihrem Gewerbe nachgehen. Sicherlich meinte unser Taxifahrer, dass er bei Seeleuten diesen Flecken nicht auslassen dürfe. Dort angekommen, waren die vereinbarten drei Stunden gerade abgelaufen. Wir verabschiedeten uns und versprachen beim nächsten Schiffsaufenthalt in Iraklion wieder mit ihm eine Rundfahrt zu machen.

Es war ein heißer Herbstnachmittag, wir trödelten durch die Gassen. Mädchen waren zu dieser Tageszeit kaum auf der Straße zu sehen. Und plötzlich sagte Maschinenassi K.: „Dicker,“ damit meinte er den Assi R., „jetzt suchen wir für dich eine hübsche Frau!“

Nun hörte ich zum ersten Mal von den „Festlegungen“, die vor wenigen Tagen auf der Überfahrt von Alexandria nach Iraklion von der 8-12 Wache beim Geburtstagsbier des Wachleiters, des III. Ingenieurs, beschlossen worden waren und denen der „Dicke“ mit Begeisterung zugestimmt hatte. Sie hatten beschlossen, der „Dicke“ macht in Iraklion eine Schaunummer! Wir waren dank des guten Rotweines gemeinsam guter Stimmung und so stand natürlich fest, dass dieser Vorsatz umgesetzt werden müsse. Doch der „Dicke“ zierte sich und brachte nun viele Ausflüchte vor. Als erstes: Er habe gar kein Geld mehr. Dem konnte abgeholfen werden. Das Geld für die Dame würden wir drei anderen Assis zahlen. Aber er blieb bei seiner Meinung und inzwischen stand fest, dass dieses Vorhaben nicht umzusetzen war. Doch dann gab es eine unerwartete Wendung:

Wenige Meter vor uns lief eine sehr hübsche junge Griechin über die Straße und verschwand um die nächste Straßenecke. Diese Frau, wir hielten sie auf gar keinen Fall für eine Prostituierte, veranlasste den „Dicken“, nachdem sie schon verschwunden war, zu der Bemerkung: „Mit der würde ich es machen.“ Dabei war mit etwas zugekniffenen Augen sein Gesicht mit dem ihm eigenen Grien überzogen. Inzwischen waren wir in die nächste Straße eingebogen. Und plötzlich öffnete sich, direkt neben uns, in einer Haustür eine Luke und wer schaute heraus? Es war jene hübsche Frau, die vor wenigen Minuten über die Straße gelaufen war. Nun wurden keine Ausflüchte des „Dicken“ mehr akzeptiert. Ich hatte den Eindruck, dass er sich nur zum Schein noch etwas zierte.

In ihrem recht gemütlich eingerichteten Zimmer wurde es eng. Außer dem breiten Bett gab es neben einem Tisch und Schrankmöbel nur noch zwei weitere Sitzgelegenheiten. Inzwischen hatte sie begriffen, was hier ablaufen sollte. Sie verließ das Zimmer und kam mit einer Schale voll Gebäck zurück, die sie auf den Tisch stellte. Sie ermunterte uns zum Zulangen. Dann begann sie sich auszuziehen, bis sie schließlich völlig nackt auf dem breiten Bett saß. Ich fragte, ob ich von ihr ein paar Fotos machen dürfe. „Yes, you can“, sagte sie. Doch bevor der Fotoapparat überhaupt geöffnet war, fügte sie ihrer Zusage die Forderung „Twenty Drachmen“ hinzu und hielt dabei die Hand auf. Wir drei legten zusammen, denn Devisen waren bei unserem monatlichen Devisensatz von 12 US-Dollar bei jedem von uns stets sehr knapp. Danach machte ich von ihr einige Fotos und packte den Apparat wieder ein. Ich glaube, sie ließ sich wohl nicht zum ersten Mal fotografieren, denn sie setzte sich recht profihaft in Positur.

Unser „Dicker“ ließ sich mit dem Ausziehen Zeit. Schließlich stand er neben dem Bett, schaute uns an und fragte: „Soll ich die Socken auch ausziehen?“

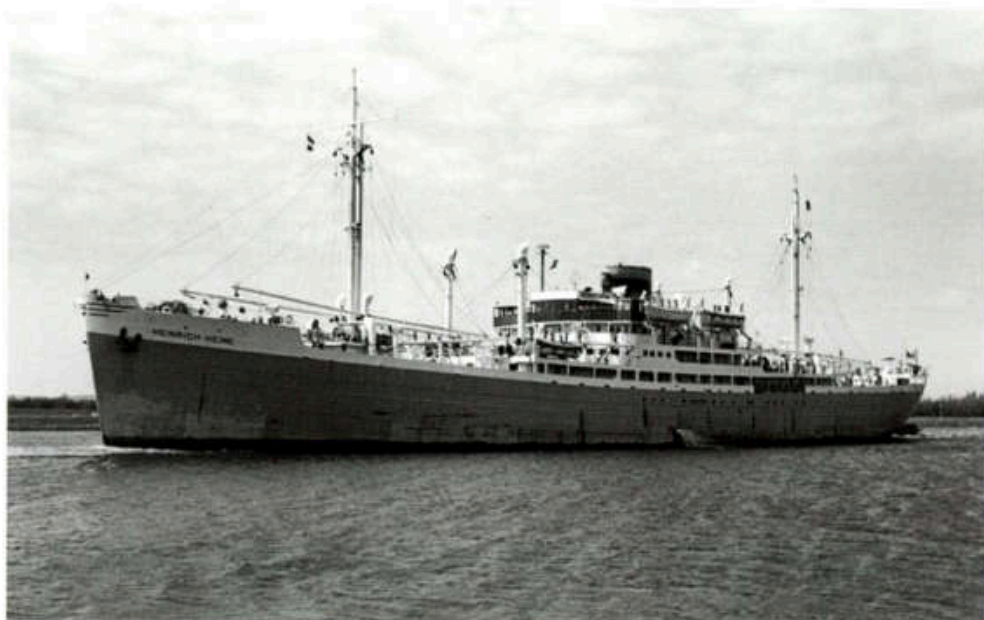
Während wir in Richtung Hafen trödelten, schaute Assi B. auf die Uhr. Es war bereits zehn Minuten nach 16 Uhr. Den Landgangstermin konnten wir nicht mehr einhalten, doch den Auslauftermin würden wir sicherlich nicht verpassen. Beim Erreichen des Hafeneingangs konnten wir auf die HEINRICH HEINE schauen und sahen, dass der Ladebetrieb bereits

beendet war. Bis zum am Morgen festgelegten Auslauftermin war jedoch noch eine halbe Stunde Zeit.

Kurz vor 17 Uhr meldete der Wachingenieur dem Chief und anschließend der Brücke: „Maschine seeklar“. Doch das üblicherweise vor einem Auslaufen, beziehungsweise Einlaufen über Lautsprechanlage tönende Kommando: „Klar vorn und achtern“, ließ auf sich warten. Beim Abendessen, es war kurz nach 17.30 Uhr, hörte ich, dass wir noch nicht auslaufen könnten, weil einige Besatzungsmitglieder vom Landgang noch nicht zurück wären.

In der Mannschaftsmesse nahm der „Dicke“ inzwischen eine Starposition ein. Nicht einer der Assis, sondern er selbst berichtete über seinen Nachmittageinsatz. Kurz vor 20 Uhr war es dann soweit, das Schiff legte von der Pier ab. Zehn Minuten später ging der Lotse von Bord. „Jetzt kann alles wieder seinen gewohnten Gang gehen“, dachte ich. Doch es ging nicht seinen gewohnten Gang. Für 20.30 Uhr hatten der Kapitän und der Parteisekretär eine außerordentliche Parteiversammlung angesetzt. Letzterer hatte den Landgangstermin ebenfalls überschritten, weil er „sich verlaufen“ habe, wie er später auf der Versammlung sagte. Nun saßen wir, zum Teil mit nicht gerade gutem Gefühl, im großen Speisesaal. Nachdem der Parteisekretär die Versammlung eröffnet hatte, übernahm Kapitän Leidig das Wort. Es ging recht harmlos los: Landgangsüberschreitungen der Lehrlinge, einige Matrosen waren zur Wachablösung um 16 Uhr erst eine halbe Stunde später eingetroffen. Das waren eigentlich alles Bagatellen. Doch dann kam Leidig zu den seiner Meinung nach schlimmeren und nicht akzeptierbaren Vergehen. So sollte Obersteward X. den jungen Steward Y. beim Nachmittagslandgang zum Bordellbesuch verführt haben. X. sollte sich vor der Versammlung jetzt zu diesem Vorwurf äußern. Ihm fehlten regelrecht die Worte, was sollte er dazu auch sagen. Y. war zwar sein Untergebener, doch ansonsten handelte es sich bei ihm um einen ausgebildeten Kellner mit ausgeprägtem Selbstbewusstsein.

Und so wurden vom Kapitän, unterstützt vom GDK (Gehilfe des Kapitäns – später der Polit-offizier), einer nach dem anderen vorgeführt. Ich saß dabei und dachte so bei mir, dass mich dies alles ja nicht betreffe und dass es hoffentlich bald zu Ende ginge, denn um 24 Uhr begann mein Maschinenwachdienst.



Doch dann wurde ich schlagartig munter. Der Kapitän hatte einen neuen Fall mit folgenden Worten begonnen: „Abschließend komme ich zu einem Vorgang, den sich der Genosse Marx erlaubt hat und der allem die Krone aufsetzt.“ „Nanu“, dachte ich, „was will er denn von mir?“ Jetzt berichtete er, dass eine Gruppe von Assistenten unter Leitung des Genossen Marx in einem Bordell gewesen sei. Hierzu sollte ich jetzt eine Stellungnahme abgeben. Ich bestätigte, dass wir im Etablissement einer Griechin gewesen waren, jedoch nicht unter meiner Leitung. Unbedachterweise fügte ich dann die Bemerkung hinzu, heute Morgen habe neben jedem Frühstücksteller eine Packung Pariser gelegen. Na, das hätte ich besser nicht sagen sollen. Leidig brüllte mich an: „Das war keine Aufforderung, diese Bemerkung ist unverschämte!“

Doch es sollte für mich noch unangenehmer werden. Kapitän Leidig sagte jetzt: „Hier hat der Genosse R., der kein Parteigenosse ist, in Gegenwart von drei anderen Assis eine Schau Nummer vorgeführt.“ Weiter sagte er dann: „Der Genosse Marx hat gesagt, spring, und der Genosse R. ist gesprungen.“ Zu dieser Auffassung war er wohl gelangt, weil ich unter den Assis der älteste war. „Doch damit nicht genug“, so Leidig weiter, „der Genosse Marx hat in dieser Situation auch noch pornographische Fotoaufnahmen gemacht.“ Er erwarte eine Stellungnahme. Ich bestätigte, dass ich von einer schönen Griechin einige Aktaufnahmen, jedoch keine pornographischen Fotos gemacht hätte.

Mit der abschließenden Bemerkung, dass ich sofort nach der Versammlung Fotoapparat einschließlich Film zu ihm bringen solle und dass zu diesem moralischen Vergehen, das auf einem Schulschiff voller Matrosenlehrlinge eine konsequentere Bewertung erforderlich mache, in den nächsten Tagen verhandelt werde, beendete der Kapitän die Versammlung. Der Film befand sich schon nicht mehr in der Kamera. Ich hatte ihn bereits vor dem Abendessen Hein Bohn, unserem II. Elektriker, gegeben. Hein betreute auf der HEINRICH HEINE das bordeigene Fotolabor, eine Freizeiteinrichtung, wie sie an Bord aller größeren DSR-Schiffe vorhanden war. Mein erster Weg nach der Versammlung führte in Heins Kammer. Doch Hein war, wie ich erfuhr, im Fotolabor. Den Film hatte er inzwischen entwickelt.

Mit Fotoapparat und Film, so wie es der Kapitän angeordnet hatte, begab ich mich zur Kapitänskammer. Leidig zeigte sich über die Tatsache, dass der Film schon entwickelt war und womöglich schon irgendwelche Abzüge gemacht worden seien, sehr ungehalten. „Warum haben Sie das vorher auf der Versammlung nicht gesagt, als ich Sie aufforderte anschließend Apparat und Film zu mir zu bringen? Ich erwartete den Fotoapparat mit noch eingelegtem Film.“ Darauf erwiderte ich, dass ich selbst erstaunt wäre, dass unsere Jungs das so schnell zu Stande gebracht haben. Schließlich beruhigte er sich, nahm den Film entgegen, rollte ihn auf und betrachtete alle Bilder sehr eingehend. Dann holte er eine Schere und schnitt das Ende des Filmes ab, auf dem die Aktaufnahmen zu sehen waren und ging mit mir an die Reling, um in meiner Gegenwart den abgeschnittenen Filmteil über Bord zu werfen. Ein Bild von der jungen Frau blieb jedoch erhalten. Es war die Aufnahme, die ich von ihr machte, als sie durch die Tür Luke geschaut hatte.

Nach diesem Ereignis stand für mich eigentlich fest, dass dies wohl meine letzte Reise sein würde. Doch wie so häufig im Leben nahm alles noch eine gute Wendung. Der Leitende Ingenieur Walter Krombholz, der ein gutes Verhältnis zum GDK hatte, legte sich für mich gewaltig ins Zeug. Ich blieb der Seefahrt erhalten.

Das Wort zum Schluss

„Verdamp lang her, dat ich fast alles aehnz nohm (ernst nahm). Verdamp lang her, dat ich ahn jet jeglaeuuv (an etwas geglaubt). Un dann dae Schock, wie't anders op mich zokohm. Merkwürdich, wo su manche Haas langloof (Hase langläuft). Nit resigniert, nur reichlich desillusioniert, e bessje jet hann (ein bisschen etwas habe) ich kapiert.“

Wolfgang Niedecken, BAP

Ein DSR-Seemann könnte bei diesen Liedzeilen an seine Zeit an Bord denken. Zugleich erinnert er sich der damaligen politischen Gleichschaltung. Heute heißt es „political correctness“ (dtsh: Schere im Kopf) und „mainstream“ (s. Relotius-Skandal), wenn in allen Medien süßer Einheitsbrei zu lesen und zu hören ist. Günter Grass: „Der Alltag wird nicht nur durch Kommunismus und Nationalismus ideologisch verformt, sondern auch durch den Kapitalismus.“ Überraschung!

Viele wissen nicht, wo der Hase langläuft. Der DSR-Seemann indes hat sich seinen klaren Blick bewahrt. Er konnte sich ein direktes Bild von der Welt machen, besser als jeder Pauschaltourist am kalten Buffet, und durfte gleich hinterm Hafentor vom Baum der Erkenntnis naschen. Dabei kam er nur allzu oft zu der ernüchternden Feststellung, dass für viele Menschen ihr elendes Dasein nicht das Paradies auf Erden bedeutet, fragwürdigen Praktiken der Politik geschuldet. Aus ihnen Flüchtling*innen machen geht so: Rüstung forcieren, Konflikte schüren, Profite maximieren – und den barmherzigen Samariter markieren. Weltenretter und Kriegspuscher in einem, Pflugschare zu Sturmgewehren, Atomstrom no, -bombe si. Schon heißt es wieder wie beim Boxeraufstand 1900: „The Germans to the front!“ Nichts gelernt aus der Geschichte, die Krauts, aber Jahrzehnte auf Kosten der Dritten Welt aus dem Vollen gelebt. Wer seinen Grips betätigt, der könnte zu dem Schluss kommen, dass die missionarisch eifernde, im moralischen Größenwahn betriebene, euphorische einstige „Willkommenskultur“ für extrem wenige Auserwählte dieses Millionenheeres lediglich ein heuchlerischer, scheinheiliger Ablasshandel jämmerlicher Pharisäer war, ein kollektives Feigenblatt für's schlechte Gewissen mit einer prima Doppelmoral. Der Freistättengedanke wurde konterkariert, damit am deutschen Wesen mal wieder die Welt genesen sollte, zur Beschaffung von billigen Arbeitssklaven, wertvoll wie Gold. „Wenn wir einmal nicht grausam sind, glauben wir gleich wir seien gut.“ (Tucholsky)

Ratlos ob dieser planlosen Politik sind Hein und Fiete. Ihnen blieb nichts erspart. Willkommensjubiläum nur am ersten Tag, dann Treuhänder als Vollstrecker des Kapitals, im besten Falle Frührente. Hohn und Spott kamen vom hohen Ross über hunderttausende, gar millionen arbeitsplatzverlustige Jammer-Ossis, wertvoll wie Hundekacke. Die etablierte Mehrheit platzte fast vor Arroganz gegenüber der hinzugekommenen Minderheit, respektlos, herablassend und selbstgerecht. Diskriminierung pur, Fairplay Fehlanzeige, Bischofferode unvergessen. Flucht aus Dunkeldeutschland von Zehntausenden aus purer Not auf der Suche nach Arbeit, Migranten im eigenen Land, Kommunen abgehängt, Landstriche verwaist, die Dagebliebenen Billiglöhner. Erst durch den 2015er-Hype realisierten sie, wie sie von Rechts bis Links hinter Licht geführt worden sind. „Integriert erstmal uns!“ (Volksmund)

Auch DSR-Seeleuten wehte nach 1990 eisiger Wind ins Gesicht. Dazu im krassen Gegensatz das Geborgenheit versprechende Motto unseres Vereins: **DSR-Seeleute e.V – eine große Familie**. Was wir in den BORDGESCHICHTEN zu erzählen haben über die Kameradschaft an Bord und ebenso über die internationale Solidarität, den respektvollen Umgang mit Partnern rund um den Globus ist ohnegleichen. Wir waren mit jedermann gut Freund, selbst mit den bösen Russen.

„Where do you come from?“ „I'm from Germany.“ Als deutsche demokratische Patrioten unter Schwarz-Rot-Gold fahrend, sah die Welt auch in uns bescheidene, umgängliche Germans/Alemanes. 1989 endlich erstritten, wurde Deutschein jüngst wieder obsolet. Wir gehörten nun zur anonymen Masse der „schon länger hier Lebenden“. Diese steile These spätrömischer Dekadenz war nicht zu toppen. Worte mit „Heimat-“, wie Heimatflagge, Heimathafen, Heimatkurs, Heimatumdrehungen, Heimaturlaub, Heimatgefühl, Heimatpost und -kost, wurden als nationalistischer Humbug enttarnt. Versuch einer erneuten Ideologisierung und des altbekannten „Auf-Linie-bringen“? Dieser starke Tobak musste selbst vom kosmopolitischen Seemann erst einmal verdaut werden, war doch ein ähnliches 40-jähriges Experiment gescheitert, seinerzeit von bordeauxroten statt giftgrünen Besitzern der einzigen Wahrheit. „Mehr Demokratie wagen!“ (Willy Brandt)

Schon damals bekam mancher Seemann nur wegen seiner Meinung kein Bein an Deck, wurde in Acht und Bann getan. Dafür verantwortliche Details verformte die „Geschichtskommission“ der Partei. Keine Spur von Objektivität. Die BG versuchen nachzubessern. Die Traditionen der Seefahrt an der Ostseeküste zwischen Boltenhagen und Ahlbeck von 1950 bis in die jüngere Vergangenheit zu bewahren ist unser Hauptanliegen. Niemand ist verpflichtet, uns dabei zu unterstützen und historische Dokumente, Fotos oder Texte zur Verfügung zu stellen. Aber wir wären froh darüber. Unsere Bände sind ein guter Ort dafür. Ein Leben ohne BORDGESCHICHTEN ist möglich, aber sinnlos, wissen sowohl unsere Autoren als auch besonders unsere Leser, die uns weiterhin die Treue halten mögen. Euch gebührt unser größter Dank, denn ohne euch ist alles andere nichts. BORDGESCHICHTEN lesen und das persönliche Unbehagen ist wie weggeblasen! Das tritt nach unserer Kenntnis ..., ist das sofort, unverzüglich.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: MS ALTMARK – Foto: Clemens Külberg

Rücktitel: l.o. MS SCHÖNWALDE in schwerer See – Foto: Andreas Backstein
r.o. MS LAUSITZ in See – Foto: Kurt-Werner Langer
l.u. MS BERGEN auf See, 1989 – Foto: Benno Schrader
r.u. MS MAGDEBURG im Atlantik, 1958 – Foto: Peter Volk
Hintergrund-Grafik: DSR-Schnellfrachter

Zum Inhalt:

Fotos: Friedrich Seibicke: Seite 4 (9), 17, 19, 29, 30 (2), 32 (o.), 33, 34 (2), 35, 37 (o.), 38, 40 (2/o.r.,u.), 41 (u.l.), 46, 58 (2), 68 (u.), 115, 140, Gerd Fiebiger: 6, 13, 53, 79 (o.), 104, 150, 157, Jürgen Prescher: 15, Johannes Vetter: 18, Stephan Bohnsack: 21 (2), Jürgen Sindermann: 40 (o.l.), 42 (u.), 70, 73, Thilo Seibicke: 42 (o.), Bernd Hartmann: 43, Volkmar Gagonal: 44, Harald Reischke: 45, Kurt-Werner Langer: 37 (u.), 79 (u.), 86 (2), Ralf Griffel: 67 (2), 58 (o.), 69, Walter Jangel: 77 (o.), Heinz-Jürgen Marnau: 84, Claus Richter: 111, 112, 113, 114, Joachim Meitzner: 116 (2), Konrad Michaelis: 122, 123, 125, 126, 128, 130, Roland Mahnke: 131, 133, 134 (2), 135 (2), Ellen Knaack: 136, 137, Peter Zintl: 143, Elke Schuldt: 149, Lutz H. Wernecke: 151 (2),

Sammlungen: Kurt-Werner Langer: Seite 7 (2), 9, 10 (3), 60, Klaus Ammersdörfer: 12 (2), Friedrich Seibicke: 23, 24, 25 (2), 26 (2), 27, 28, 32 (u.), 38, 39 (2), 41 (u.r.), 50, 62, 80, 96 (2), 97 (2), 121, 153, Archiv DSR-Seelenteverein: 47, 48, 103 (r.u.), Günter Wrase: 76, Jörg Adler: 82 (2), Heinz-Jürgen Marnau: 83, 85, Fotozirkel V1: 95, Lothar Borbe: 98 (3), 99 (3), 100 (8), 101 (5), 102 (5), 103 (5), 106, Knut Freiwald: 108, Claus Richter: 110, Brigadetagebuch INSELS-BERG: 117, 118 (2), 119, 120 (3), Rainer Luckow: 139, 141, Peter Zintl: 146

Illustrationen: Lichtblau: Seite 77 (u.)

Übersetzungen: Helena Seibicke: Seiten 8 bis 11

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seelente e.V., Lothar Vogel, Lichtblau

Wir danken unseren Sponsoren DEUTSCHE SEEREEDEREI und BOST Immobilien Thalheim.

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

„Durch den Verein DSR-Seeleute e.V. gerät Tradition zum Glück nicht in Vergessenheit, sondern sie lebt durch die Treffen und die lebendigen Erzählungen in den BORDGESCHICHTEN weiter“, heißt es im Vorwort dieses Bandes. Tradition bedeutet Überlieferung, die Erinnerung daran, wo wir herkommen, und deren Wert für die Gegenwart, keine sehnsuchtsvolle Hinwendung zur Vergangenheit oder Verklärung vergangener gesellschaftlicher Verhältnisse. Kritisch, sachlich, optimistisch und breit gefächert sind die Themen dieses Bandes, manche Texte lediglich unterhaltsam, manche zusätzlich ein Nachdenken bewirkend. Die Lebensleistung des DSR-Seemannes wird gewürdigt und bleibt anerkannt, nicht zuletzt seine fundierte Ausbildung an den maritimen Bildungsstätten in Warnemünde und im Ostseebad Wustrow. Davon wird berichtet, ebenso wie über große oder kleine menschliche Katastrophen und technische Havarien, die internationale Solidarität, die Lehrlingswerbung- und -ausbildung, die patenschaftlichen Beziehungen zwischen Handelsschiffen und Städten, deren Namen sie trugen, über das Übel mit dem Zoll und der allmächtigen Partei. DSR-Seeleute standen auch in der Tradition der Männer von der BOUNTY. Sie liebten schöne Mädchen. Darüber und noch viel mehr wird erzählt im Band XVII dieser Periodika.

