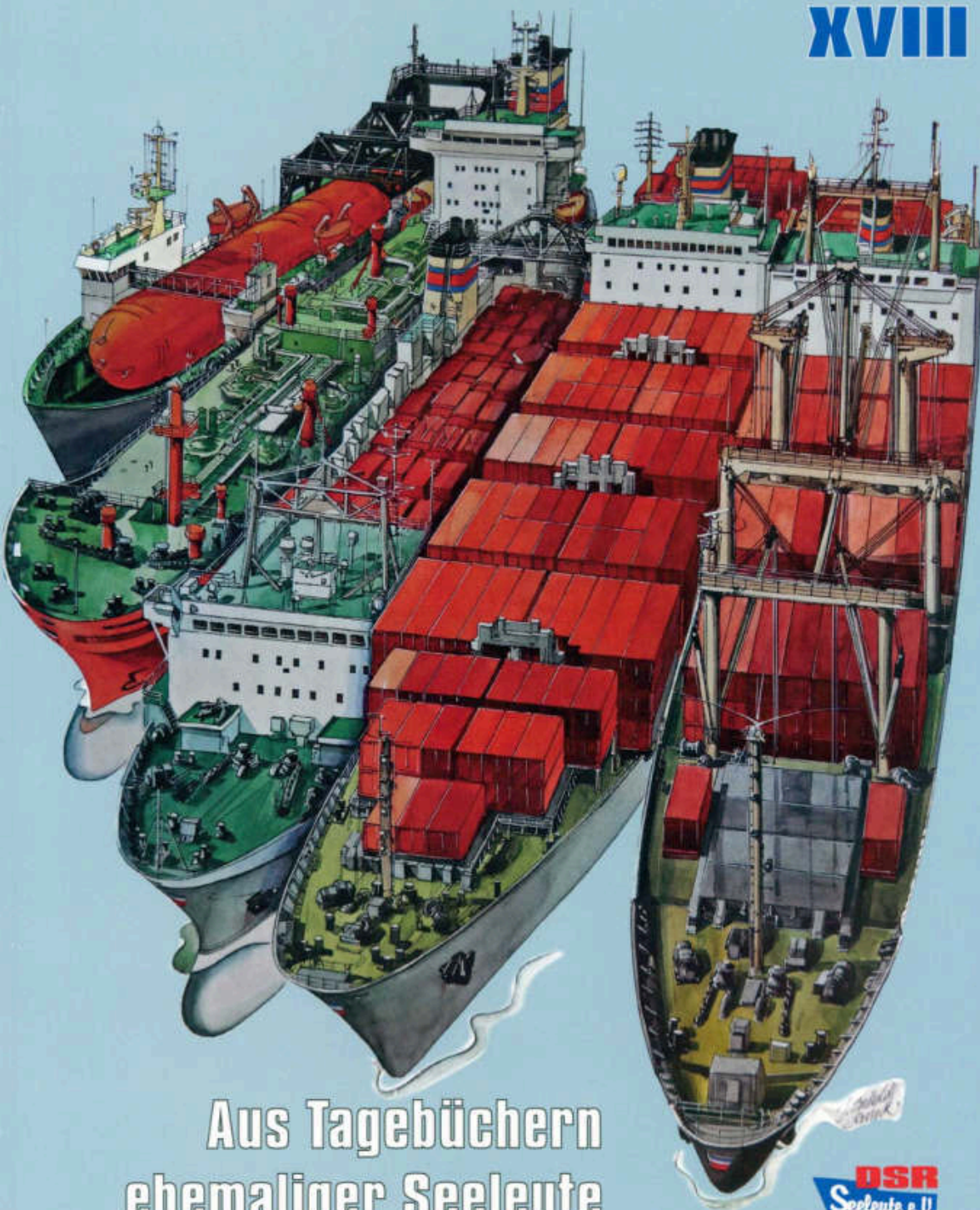


BORDGESCHICHTEN

XVIII



Aus Tagebüchern
ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XVIII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2020



Skizze DSR-Schiff BROCKEN (1978)

Jochen Bertholdt

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 18/2020, 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 2019

© 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.

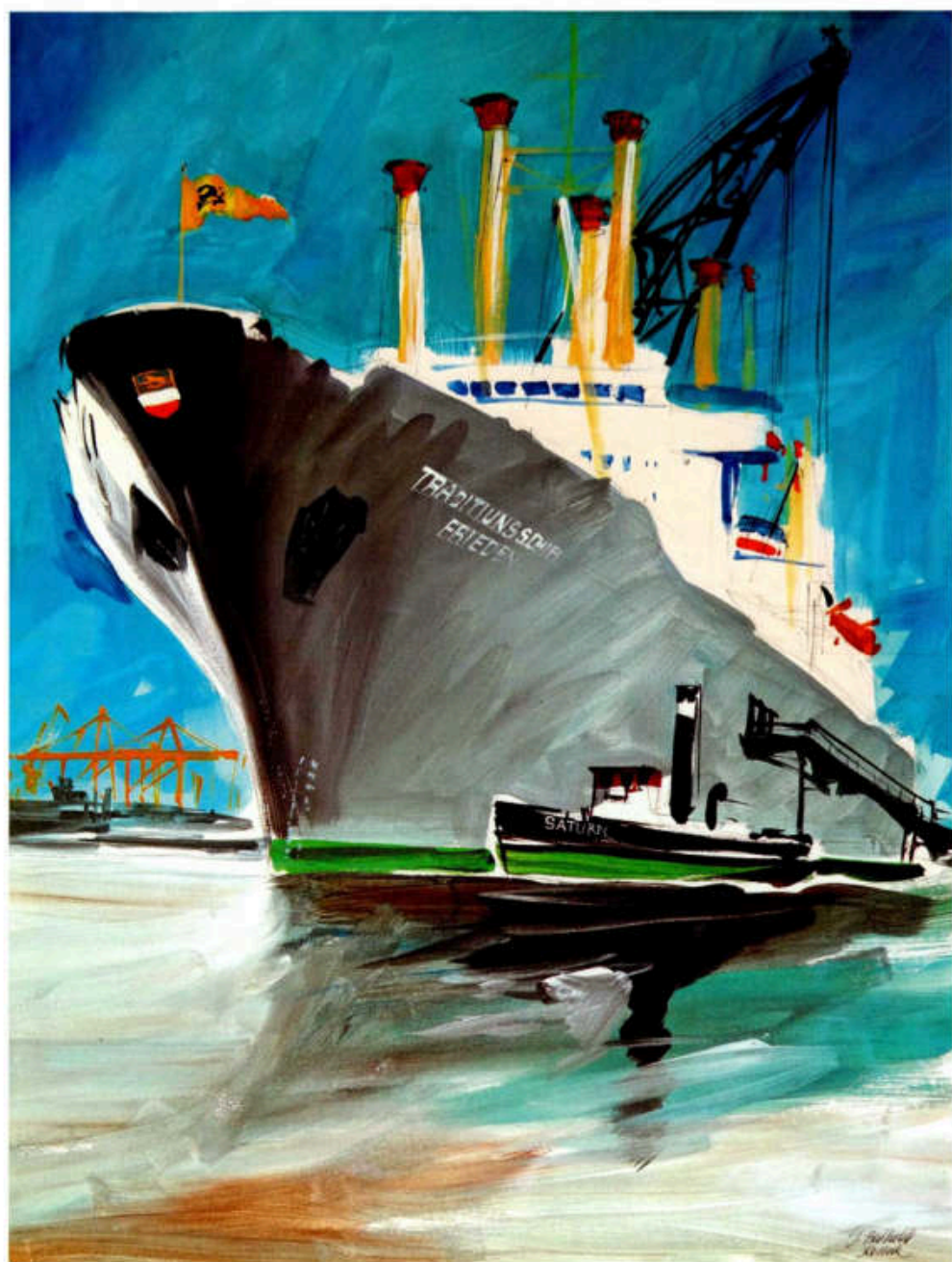
Alle Angaben erfolgten nach bestem Gewissen, aber ohne Gewähr. Die Beiträge sind teils redaktionell bearbeitet. Sie geben die Meinung des Autors wieder, die nicht immer mit der Meinung der Redaktion identisch sein muss.

Vorwort

Vollständige Besatzungen deutscher Seeleute auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge – das ist viele Jahre her aber unvergessen. Die bisherigen 17 Ausgaben der BORDGESCHICHTEN stellen einen wahren Schatz dar. Zahlreiche Fahrensleute der verschiedenen DDR-Reedereien haben bislang von den Erlebnissen auf ihren Schiffen und aus aller Welt berichtet und damit eine einzigartige Geschichte der deutschen Seefahrt geschrieben. Dass sich aber so viele Seeleute überhaupt dazu bereit fanden, etwas von diesem Erleben zu Papier zu bringen, zeugt von der starken Verbundenheit zu ihrem oft aufreibenden Beruf, von ihrer Liebe zu ihren Schiffen, von der starken Kameradschaft innerhalb der Besatzungen und aber auch von der Ursehnsucht der Deutschen, zur See zu fahren und die Welt kennenzulernen. Die kleine DDR, lange Jahre weltweit diskriminiert und belächelt, hatte es am Ende vollbracht, nicht nur die größten Handels- und Fischereiflotten aufzubauen und zu unterhalten, sondern auch zig Tausenden junger Menschen, trotz aller politisch bedingter Einschränkungen, das Erlebnis Seefahrt zu ermöglichen. Natürlich geschah dies aus reiner Selbstsucht und aus ökonomischen Zwängen angesichts des von den Westmächten verhängten Embargos, der Devisennot und dem Wunsch, am weltweiten Seehandel teilnehmen zu können, um die Lebensbedingungen im isolierten Land zwischen Rennsteig und Rügen zu verbessern.

Seefahrt in der DDR gab es aber nicht nur in Form der „Christlichen Seefahrt“, die fern der Heimat über alle Meere in die Ferne führte und wieder zurück in die Heimat. Es gab auch eine nicht minder wichtige und anspruchsvolle Seefahrt in den küstennahen Gewässern in Form der Volksmarine. Oft auch als „Schlickrutscher“ oder als „Graue“ belächelt, haben die Männer an Bord dieser Schiffe nicht minder große Leistungen vollbracht und waren ebenfalls großen Entbehrungen ausgesetzt. Fest steht dabei auch, dass es zahlreiche Verknüpfungen zwischen der grauen Marine und der strahlenden weltweiten Seefahrt gegeben hat. Es wird oft vergessen, dass die Anfänge der DDR-Seefahrt Anfang der 50er-Jahre bei den bewaffneten Kräften lag. Damals strömten Hunderte junger Männer und Frauen in die Reihen der im Aufbau befindlichen „Seepolizei“, zumeist auch unter dem Versprechen, dass sie nach ihrem Ehrendienst bei der Handelsflotte zur See und hinaus in die Welt fahren können. Tatsächlich haben viele Männer diesen Weg dann auch beschritten und konnten vieles, was sie an seemännischem Fachwissen auf ihren kleinen Schiffen erworben hatten, vor allem in der Navigation oder in der Maschine, in ihren Laufbahnen auf den großen Pötte[n] nutzbringend verwenden. Auch wenn die Seereederei oder die Hochseefischerei darauf bestanden, dass sich diese „Übernommenen“ erst noch einmal auf die Schulbank zu setzen hätten. Denn natürlich gab es große Unterschiede zwischen dem Dienst auf einem Kampfschiff und einem Handelsschiff. Aber dennoch existierten feste Wechselbeziehungen zwischen beiden Berufsgruppen, denn am Ende dienten die Grauen wie auch die christlichen Seefahrer ihrem Lande. Wenn man sich an den vom Militärverlag seinerzeit herausgegebenen Marinekalender erinnert, dann weiß man auch, dass in dieser Edition alle seefahrtbetreibenden Institutionen der DDR in trauter Gemeinsamkeit ihren Platz einnahmen: Die Deutsche Seereederei, die Hochsee- und Küstenfischerei, die Technische Flotte, die GST, die Volksmarine und natürlich die Geschichte der Seefahrt in all ihren Facetten. Nach dem starken Vorbild der BORDGESCHICHTEN erschienen auch seitens der Volksmarine bislang drei Bücher, in denen Matrosen, Unteroffiziere, Offiziere und Admirale als Zeitzeugen über ihre Marine-Erlebnisse an Bord und an Land berichteten. Insofern schließt sich hier ein Kreis, stellt sich doch insgesamt damit ein gewichtiger Teil der deutschen Seefahrtsgeschichte dar, die damit vor dem Vergessen bewahrt wird. In diesem Sinn wünsche ich auch dieser 18. Ausgabe der Bordgeschichten einen erneuten vollen Erfolg, zolle den Herausgebern wie den Autoren für ihre Beharrlichkeit und ihren Fleiß große Achtung und hoffe auch darauf, dass noch nicht alle schreibenswerten See-Erlebnisse geschrieben wurden und es möglicherweise interessante Fortsetzungen geben wird.

Dieter Flohr
Fregattenkapitän (Ing) a.D.
Presseoffizier der Volksmarine



Ausstellungsplakat in freier Malerei, Jochen Berthold

Inhaltsverzeichnis

Jochen Bertholdt	Von Briefmarken und maritimen Illustrationen	6
Rolf Beckett	Das Schiff ist los.....	14
Karl-Heinz Bielka	Über den Untergang der MAGDEBURG und mehr.....	16
Dieter Wagner	Die Befreiung der ERNST HAECKEL.....	20
Dieter Schönfeld	Der Besucherschein.....	25
René Hennig	Der Besuch.....	26
Redaktion	Nur für den Dienstgebrauch – die Reedeordnung	31
Bernd Wurlitzer	Als DDR-Journalist auf Schiffen der DSR Richtung Westen – die Hintergründe	33
Redaktion	BBB-Lotsen in Aden.....	45
Bernd Schuldt	Eine Reise in die politische Wende	47
Lars Meisser	Freiheit für Nelson Mandela.....	51
Redaktion	Chronik eines Wandels	53
Dirk Peters	Als DSR-Vertreter in Nordamerika.....	62
Knut Freiwald	Ein Neustart.....	69
Klaus Ammersdörfer	Die erste gesamtdeutsche Seeamtsverhandlung	75
Redaktion	Reunion in der Antarktis.....	78
Redaktion	In Memoriam, Gerhard Vontra	86
Peter-Jörg Schneppe, Hans Riemer,	Die Sturmfahrt des Schnellfrachters KARL MARX.....	89
Lothar Pantermöller Günter Pürschel	MS SPREE in schwerer See	98
Gerd Stange	Rasmus verlangt Respekt	100
Redaktion	Die Suche nach dem Wrack der CAPELLA	103
Joachim Meitzner	Warum so manches Schiff nie wiederkehrt	112
Redaktion	Mann über Bord!	114
Wolf A. Kaiser	Sturmfahrt.....	115
Stephan Bohnsack	Bei unseren nordkoreanischen Freunden	119
Wolfgang Steusloff	Vom „Luftkurort“ Heungnam beinahe in den Steinbruch.....	124
Ingeborg Cizek-Hanke	Besuch einer Mädchenschule in Chungjin.....	128
Walter Jangel	Nordkoreanische Impressionen	129
Friedrich Seibicke	Chungjin – die Perle in Fernost.....	134
Stefan Hein	Aus dem Brigadebuch des MS INSELSBERG, 1977	145
Gerhard Trost	Gedanken zur Indienstellung des FAS STÖRTEBEKER	148
Bernd Ulbricht	Abschied vom Schulschiff STÖRTEBEKER.....	150
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis.....	160

Von Briefmarken und maritimen Illustrationen

Während meiner beruflichen Ausbildungszeit in Leipzig 1956 erfahre ich im Telefunken-Radio von einem Stapellauf in Warnemünde. Auf der neu errichteten Werft wird das erste Frachtschiff der Typ IV-Reihe, die FRIEDEN, zu Wasser gelassen. Es soll für mich noch bis zum Herbst 1959 dauern, bis ich den Bau großer Schiffe direkt erlebe. In Wismar auf der Werft, die immer etwas größer sein sollte als die in Warnemünde, werde ich in der Werbung eingestellt. Die Mathias-Thesen-Werft baut für die Sowjetunion Fahrgastschiffe. Wenn die Planziele nicht ganz erfüllt werden, müssen wir von der Werbung mit dicken Pinseln auf den oberen Decks mithelfen. Da waren dann neun lange Ausbildungsjahre in Leipzig bei Eckert & Pflug und der Abendschule an der Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig nicht gefragt. Mitte der 60er-Jahre folgt ein Umzug nach Rostock; mir fehlt nun das Erleben vom Bau der großen Schiffe.

1968 verabschiedete ich mich endgültig vom Schiffbau, um als Selbständiger, als Zeichner und Grafiker unter anderem Schiffe in allen grafischen Techniken und ganz besonders auf Briefmarken, in Büchern, Illustrierten und Zeitschriften zu zeichnen. Neben den sachlichen Darstellungen der teils aufgebrochenen Schiffe, Röntgenschnittansichten in Lexika, schließen sich in den 70er-Jahren Visionen von Schiffen der Zukunft an. Großartige Lehrer der Universität Rostock verstehen es mit großer Könnerschaft, mich mit der Praxis der weltweiten Schifffahrt vertraut zu machen.

Ich selbst darf nie zur See fahren, meine Gesuche an das DDR-Verkehrsministerium blieben konsequent abgelehnt.

Längst hatte eines der Schiffe der „Frieden-Klasse“ in Rostock-Schmarl für immer festgemacht. Davor lag später die GEORG BÜCHNER – die schwimmende Akademie. Die DRESDEN wird größtes Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum der DDR. Dieses eindrucksvolle Frachtschiff hatte im langjährigen Dienst die Weltmeere befahren und kann nun von uns, die wir den Traum von Seereisen noch nicht erfüllt bekamen, besichtigt werden. Später, wie deren Liegeplatz den IGA-Park krönt, haben gestandene Fahrensleute durch ihre Vorträge ihre Fahrzeit anschaulich vermittelt.

Mit Skizzenblock im Überseehafen

Bereits einen Monat nach der Unterszeichnung der Vereinbarung über die kulturpolitische und künstlerische Zusammenarbeit zwischen unserem Kombinat und dem Verband Bildender Künstler – Bezirk Rostock – konnte ein Punkt dieser Vereinbarung in die Praxis umgesetzt werden. Inhalt des Vertrages ist, daß von der Arbeiterklasse produktiv-geistige Anregungen auf das Schaffen der Künstler ausgehen und unsere Werkstätten tiefer in die Eigenart und die Sprache der Kunst und des künstlerischen Schaffens eindringen. Regelmäßig sollen die Werke der bildenden Kunst entstehen, die die vielfältigen Beziehungen der Menschen zur Schifffahrt widerspiegeln. Im Ergebnis der fruchtbringenden Zusammenarbeit zwischen unserem Kombinat und den bildenden Künstlern des Bezirkes Rostock entstanden allein 1980 u. a. elf Ölgemälde, 23 Aquarelle, 27 Grafiken und zwei Plastiken. 21 Mitglieder des Verbandes Bildender Künstler wollten am 13. Juli 1981 zu einem Arbeitsbesuch im Überseehafen. Nach einer kurzen Begrüßung

gingen die Maler und Grafiker auf Motivausuche. Regenmacher und Wind waren nicht hinderlich, es entstanden viele Skizzen und Entwürfe. Für die Künstler war dieser Arbeitsbesuch, wie sie erklärten, sehr produktiv. Erste Verträge für die Schaffung von Auftragswerken konnten abgeschlossen werden.

Mehrfach wurde zum Abschluß der Wunsch geäußert, in nächster Zeit weitere Besuche im Überseehafen zu nutzen, um die zunächst als Skizzen festgehaltenen Eindrücke zu verfestigen.

Peter Pommerenke,
Gruppe Kultur/Flotte



Jochen Bertholdt beim Skizzieren über die Schulter geschaut.

Fotos (2): H. Zidorn

Die Mitglieder des Verbandes Bildender Künstler des Bezirkes Rostock Jochen Bertholdt und Renate Schiller während des Arbeitsbesuches im Überseehafen. (Bild links)

Für mich wird das schwimmende Museum schon in den ersten Jahren auch ein grafisches Betätigungsfeld. Ich entwerfe die ersten postkartengroßen Eintrittskarten mit allen Informationen zum Museumsbesuch unter Verwendung von Hans Schlapmanns bestem Signet, welches das Schiff je hatte.

Mit mehreren Ausstellungen auf der DRESDEN, dem Traditionsschiff, zeigte ich, wie vielfältig mein Beruf ist – z.B. wie ich eine Briefmarke oder großformatige Malereien für die LIKEDEELER, das Jugendschiff gleich neben der DRESDEN, schaffe.

Natürlich sind es wieder Darstellungen von Schiffen, von Massenvergleichen, die es dem Betrachter erlauben, die Größen von Schiffen zu erfassen oder zu vergleichen. Nicht zu vergessen die Deutsche Seereederei (DSR), sie hatte immer auch ein Herz für die neuen „gerahmten Schiffe“, die Kapitänsbilder der DSR. Es mag eine alte Kunstgattung sein, in der sich die Kapitäne ihre Schiffe malen ließen. Die DSR hat diese Schiffsbilder aufleben und damit ihre Schiffe überleben lassen. Für mich, den Grafiker, vielfältige, herausfordernde Aufgaben. Mit dem denkwürdigen Herbst 1989, der nach dem Begreifen der Freiheit die Möglichkeit bietet mit der Fähre nach Dänemark zu reisen, wird vieles anders.

Ich zeichnete Projekte von Architektur, Verkehrsanlagen und Schiffen. Der Bauherr möchte sein neues Werk, sein Schiff, bildlich vorstellen. Ich zeichne es, und wenn es, wie öfters geschehen, noch nicht ganz durchdacht ist, helfe ich mit einigen Ideen noch etwas nach. Ein wunderbarer Beruf. Ich bemühe mich in den 90er-Jahren als Dozent an der Fachhochschule Heiligendamm, den Studenten binnen einiger Jahre eben diesen Beruf nahezubringen. Das perspektivische Zeichnen der Schiffe ist ein außerordentlich reizvolles Aufgabengebiet, nicht nur die simple Projektion von vorhandenen Schiffsfotos auf den Malgrund, den Karton, sondern die perspektivische Konstruktion nach Generalplänen in den verschiedensten Sichtweisen, die dem großen Vorbild näher kommen, als die der gemalten Fotos. (Siehe auch Titelbild dieser BG – Redaktion) Perspektivisch zu zeichnen wird erforderlich, wenn das Schiff noch in der Projektierung oder dem Bau ist, und um historische Schiffe, die nicht mehr existieren, anschaulich zu zeigen.

Bei all den Darstellungen mag heute Kollege PC eine gewichtige Rolle mitspielen, aber seine Handschrift ist zu guter Letzt eine andere als meine.



Jochen Bertholdt (r.) im Gespräch mit dem Marinemaler Olaf Rahardt



Es gibt unendlich viel zu zeichnen – heute zum erheblichen Teil statt mit den klassischen Werkzeugen mit dem Computer. Es ist mein Beruf, den ich nicht gegen den Computer ausübe, schon gar nicht mit ihm, bestenfalls neben ihm. Schon oft traf ich den Nagel besser auf den Kopf, schneller und lebendiger. Und wenn nichts grafisch zu lösen ist, dann tut es meinem Beruf gut, zu zeichnen, zu malen und sich in der weiten Welt umzusehen. Spätestens nach meiner großen Weltreise mit den beeindruckenden Erlebnissen und Inspirationen, den zeichnerischen Erinnerungen, bestätigt es sich. (www.jbertholdt.de – Redaktion.) Es ist ein vielfältiger Beruf mit einer gewissen Tradition großartiger, berühmter Kollegen: Im November 2019 wurde unser Berufsverband 100 Jahre alt und der Überseehafen Rostock Port, für den es dankenswerterweise immer was zu zeichnen gibt, 60 Jahre.

Im Hinstorff-Verlag Rostock erschien im Herbst 2018 von Hartmut Gill der Titel „JOCHEN BERTHOLDT Zeichner – Grafiker – Visionär“ mit zahlreichen maritimen Illustrationen für Leute, denen Kunst und Seefahrt gleichermaßen am Herzen liegen.

№ 75539

Eintrittskarte

gültig zum einmaligen Besuch

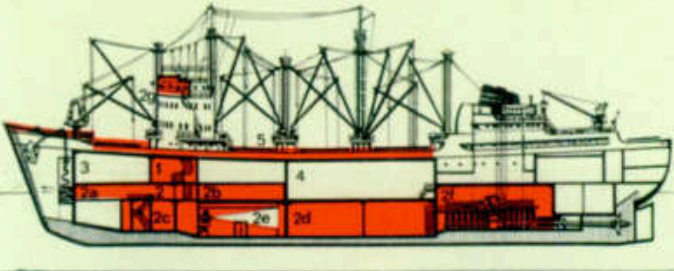
Schiffbaumuseum auf dem Traditionsschiff Typ „Frieden“ Rostock-Schmarl



Schiffbaumuseum
Grundeintritt

1,55 Mark
1,00 Mark
2,55 Mark






- 1 Vestibül
- 2 Schiffbaumuseum
- 2a Sonderausstellung
- 2b Laderaum
- 2c Schiffbautradition bis 1945
- 2d Schiffbaugeschichte der DDR
- 2e Kino- und Vortragsraum
- 2f Maschinenraum
- 2g Kommandobrücke (mit Funkraum, Kartenraum und Offizierskabine)
- 3 Gaststätte „Klaus Störtebeker“
- 4 Sporthalle
- 5 Hauptdeck

Bei Alarm ist das Schiff sofort zu verlassen!

ODW II 20 8 Cn 60 76



Kapitänsbild EDGAR ANDRÉ (1983)



Kreuzfahrtschiff AIDA im Röntgenschnitt (2003)



LASH-Schiff, Illu. für Zeitschrift „poseidon“ (1986)



Vision eines Schiffahrtsmuseums im Rostocker Stadthafen (1992)



Schaubild Routenkarte DSR (1984)



DDR-Schiffbau (1971)



DDR-Schiffe (1982)



Schiffercompagnie, Segelschiffe (1988)



Seehydrographischer Dienst der DDR (1975)



Eisenbahnbrücke Rendsburg (2001)



100 Jahre Fähre Sassnitz-Trelleborg (2009)



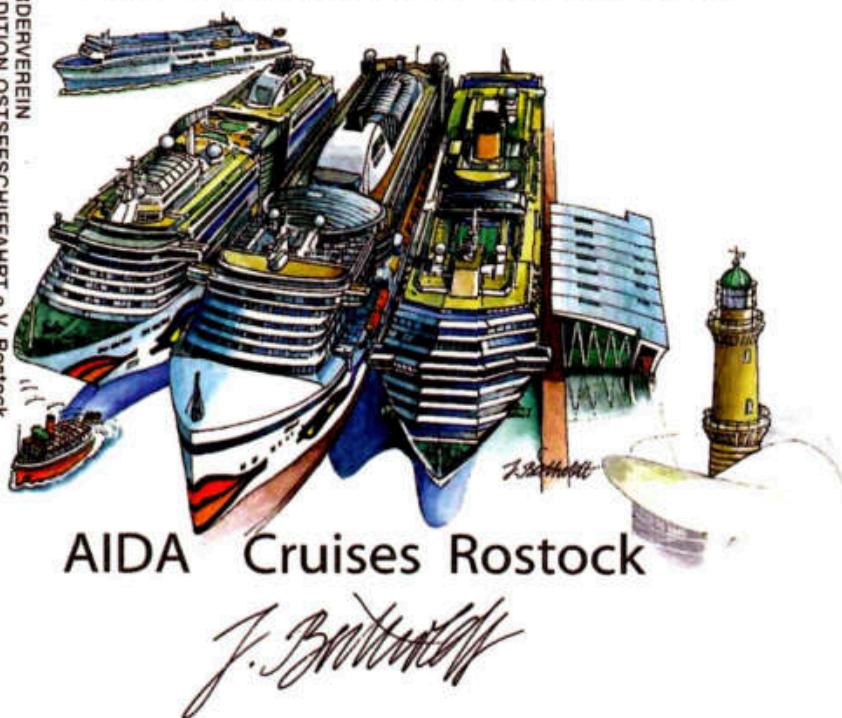
Frühlingsmesse 1986, Fabriktrawler „Atlantik“



Weltschiffahrtstag 1979

FÖRDERVEREIN
TRADITION OSTSEESCHIFFFAHRT e.V. Rostock

ROSTOCK CRUISE FESTIVAL 2018



Teilansicht Sonderganzsache Rostock Cruise Festival 2018

Das Schiff ist los!

Das Motorschiff WERNER SEELENBINDER lag während der Oktoberzeit im Überseehafen Rostock und das Wetter zeigte sich von seiner ungemütlichen Seite. Über Westeuropa brauste ein großer Sturm hinweg, und die Ausläufer machten sich bis zu uns bemerkbar. Es war Abendbrotzeit und wir saßen gemütlich in der Messe. Nur die Mannschaftsmesse befand sich in Betrieb, so wie im Heimathafen üblich, da viele Lords zu Hause oder aber zum Amüsement in der Stadt weilten. Der Wachmatrose kam in die Messe gelaufen und rief laut: „Eine Leine ist gebrochen und wir brauchen Hilfe. Das Schiff reißt sich los!“

Also nichts wie weg von der Back und in die Arbeitsklamotten rein, um dem Wachmatrosen zu helfen. Die Gangway hing bereits in der Luft und somit konnten einige an Land stehende Besatzungsmitglieder nicht an Bord zurück.

Das Schiff löste sich weiter von der Pier. Die gebrochene Leine zu ersetzen schafften wir nicht und so war es nur noch eine Frage der Zeit, wann die nächste brechen würde. Das Schiff war leer und so bot es eine große Angriffsfläche für den Wind. Eine Leine nach der anderen brach. Als dann die letzte Leine mit einem lauten Knall brach und mit einem Zischen über die Köpfe der Leute auf der Back hinweg pfiß, war kein Halten des Schiffes mehr möglich.

Wir versuchten, das Schiff langsam zum anderen Ufer des Hafenbeckens A treiben zu lassen, aber leider konnten wir die Leinen nicht auf die Winschen legen, da wir zu wenig Leute an Deck waren. Wer sollte sie auch an Land übernehmen? Es mangelte schlicht und einfach an Deckpersonal sowie an Leuten an Land. Um die armstarken Leinen zu bewegen wird viel Kraft gebraucht, aber auch ein wenig Zeit wird dazu benötigt. Beides hatten wir jedoch nicht zur Verfügung. Zum anderen musste erst einmal der Landanschluss abgeschlagen und ein Hilfsdiesel ans Netz geschaltet werden. Aber dazu kam es nicht mehr, sondern das Kabel riss mit einem grellen Blitz und im Schiff herrschte Dunkelheit, bis sich der Notdiesel zuschaltete. Nun schien alles zu spät.

Die Idee, das Schiff auf die andere Seite treiben zu lassen, entsprang keiner Spinnerei, sondern das Hafenbecken war auf der anderen Seite noch nicht fertig ausgebaut und so hätten wir auf Sand aufsetzen bzw. mit einer Schiffsseite aufliegen können. Es handelte sich um das Spülfeld für die spätere Schweinepier (Schüttgutpier). Diesen Namen bekam die Pier, weil man hier nur mit Stiefel an Land gehen konnte.

Wir waren zu diesem Zeitpunkt nicht ganz ohne Hilfe, sondern zwei Feuerlöschboote versuchten uns an die Pier zu drücken, aber der Sturm besaß mehr Kraft. Für eines der beiden Boote änderte sich die Situation schlagartig, als wir es auf das Spülfeld drückten. Das andere konnte sich mit letzter Kraft aus der Enge des Hafenbeckens befreien.

Jetzt rotierten in der Maschine der Wachingenieur und sein Assi, um einen Diesel ans Netz zu bringen und damit die Stromversorgung sicherzustellen. Für die weiteren notwendigen Aktionen reichte der Notdiesel (Hafensau) nicht mehr aus. Um die Gefahr für die Umwelt zu minimieren, sollte Brennstoff (Diesel) von einer Seite zur anderen gepumpt werden. Welche Tanks eigneten sich dafür? Wo war genügend Brennstoff drin und wo war auf der anderen Seite Platz dafür? All diese Entscheidungen mussten schnell und präzise getroffen werden, um die Gefahr für Menschen und Schiff zu senken. Der Wachingenieur hatte seine Sache gelernt und beherrschte sein Metier gut. Als Storekeeper gemustert, kannte ich den Inhalt der Tanks, da ich für die wöchentliche Peilung verantwortlich war.

Die Hafenwache an Deck und in der Maschine bestand in jener Zeit nur aus je einem Offizier und einem Mannschaftsdienstgrad (ein Nautischer Offizier, ein Wachingenieur, ein Matrose,

ein Assi und jeweils eine Bereitschaftswache). Dieses Aufgebot genügte leider nicht, um der sich anbahnenden Havarie ernsthaft etwas entgegenzusetzen.

Zu unserem Dilemma gesellte sich ein weiteres. Der Schwimmkran der Warnowwerft, der „Lange Heinrich“, hatte sich ebenfalls gelöst und trieb manövrierunfähig in Richtung Überseehafen. Es sah so aus, als ob er auf unser Schiff zutriebe. Die Entfernung zu ihm betrug rund 1000 Meter und uns blieben vielleicht noch 15 Minuten Zeit, um uns auf einen eventuellen Zusammenprall vorbereiten zu können. An der richtigen Stelle ausgebrachte Fender könnten einen Aufprall etwas abschwächen. Jetzt wurden die Tanks gefährdet, die eben noch gesichert schienen. Also den Brennstoff wieder in die andere Richtung pumpen. Schlepperhilfe war schon lange angefordert worden, aber diese wurde im gesamten Hafen benötigt. Darum hatte man uns die Feuerlöschboote als Schleppersersatz geschickt.

Wenn ein Unglück kommt, dann aber richtig. An den Bordkränen waren Elektromotoren zur Reparatur ausgebaut und die Kräne nicht entsprechend gesichert worden. Sie machten sich selbständig. Nun drehten sie sich durch die starke Kränkung des Schiffes völlig unkontrolliert. Man könnte auch sagen, sie schlugen um sich. Mit menschlicher Kraft ließ sich hier nichts mehr ausrichten. In den Momenten der Ruhe wollten wir versuchen, starke Holzkeile zwischen die Zahnräder zu schlagen, um somit ein Verdrehen zu verhindern.

Auf See ist alles seefest gelascht und festgezurt, Notfallmaterial liegt bereit und das notwendige Personal ist standby. Im Heimathafen befindet sich nur die genannte Nottruppe an Bord. Gleichwohl ist auch hier immer die Sicherheit gewährleistet gemäß dem Hafenwachplan und einem funktionierenden Brandschutztrupp.

Viele Arbeiten wurden in der Hafenliegezeit von Fremdfirmen erledigt (Werkstätten der DSR oder SKL, KGW und andere). Die machten um 17 Uhr Feierabend und dann blieb die Arbeit bis zum nächsten Morgen liegen, wenn kein Auslauftermin drückte. So konnte es zu solch einem unangenehmen Ereignis kommen. An Land standen einige Besatzungsmitglieder, aber leider konnten sie uns in dieser Situation nicht helfen. Sie hatten dort mit sich selber zu tun.

Welchen Schaden verursachte die Havarie? Das Feuerlöschboot, welches wir auf Land gedrückt hatten, wurde beschädigt, geringe Schäden entstanden an den Kränen. Die



MS WERNER SEELENBINDER

gebrochenen Leinen stellten nur noch Notbehelfe dar, wenn sie gespleist werden würden. Das Landanschlusskabel war ebenfalls dahin und musste ersetzt werden. In der Hektik und Aufregung kam kein Mensch zu Schaden und wir hatten auch kein weiteres Unheil angerichtet. Große Erleichterung für alle an Bord und an der Pier, als das Schiff nach Stunden wieder wohl vertäut an seinem Platz lag. Für die Dispatcher im Hafen und in der Reederei gab es genügend zu tun an diesem Abend. Endlich konnte das unterbrochene Abendbrot fortgesetzt werden.

Karl-Heinz Bielka

Über den Untergang der MAGDEBURG und mehr

An Bord eines Mittelmeerdampfers, der im Hafen von Wismar lag, begann mein Abenteuer Seefahrt, nachdem ich Anfang April 1963 bei der DSR eingestellt worden war. Dort erhielt ich bald darauf die Order, sofort auf das Typ IV-Schiff MAGDEBURG aufzusteigen. Meine erste Fahrt mit diesem Schiff führte über fünf Monate nach Indien. Diese „Jungfern“-Reise beeindruckte mich besonders, so wie sich vermutlich viele Seeleute an ihre ersten Erlebnisse bei der Seefahrt erinnern können. Danach entwickelte sich alles mehr und mehr zur Routine.

Viele Einzelheiten dieser Reise sind bis heute im Langzeitgedächtnis gespeichert. Das Staunen begann bereits mit der Passage des Nord-Ostsee-Kanals bei herrlichem Sommerwetter. Damals träumte ich davon, im späteren Leben den Kanal mit seiner herrlichen Umgebung vielleicht einmal mit dem Fahrrad erkunden zu dürfen. Diesen Traum habe ich mir dann 50 Jahre später verwirklichen können.

Der erste Hafen nach Rostock hieß Hamburg. Das Missverhältnis zwischen diesen beiden Städten konnte nicht größer sein. Natürlich war dort auch ein Reeperbahnbummel angesagt, wobei unser Handgeld keine großen Sprünge erlaubte. Von Antwerpen aus unternahm ich einen nicht ganz legalen Trip über Brüssel nach Luxemburg, um dort meine Verwandtschaft zu besuchen. Ein unvergessliches Erlebnis, denn damals mussten dabei noch Grenzen überquert werden. Doch ich war unbekümmert und die Grenzkontrollen verliefen recht großzügig. Nach dem obligatorischen Kauf einer Lederjacke in Antwerpen ging die Reise weiter über Rotterdam und Dünkirchen nach Lissabon. Dort gab es anfangs Probleme mit dem Landgang. Wir kamen aus einem kommunistischen Land und waren folglich nicht erwünscht. Gleichwohl klärte sich das Problem nach einigen Verhandlungen und der Besichtigung dieser Metropole am Tejo stand nichts mehr im Wege. Lissabon ist eine faszinierende Stadt, dieses Fazit konnte ich anschließend ziehen. Im weiteren Reiseverlauf passierten wir die Meerenge von Gibraltar hinein ins Mittelmeer.

Vor der Passage des Suezkanals liefen wir noch Alexandria an. Mit dem dortigen orientalischen Leben auf den Straßen stürmten viele neue Eindrücke auf mich ein. In den Basaren kam ich aus dem Staunen nicht mehr raus.

Die Fahrt durch den Suezkanal entwickelte sich zu einem weiteren Höhepunkt der Reise. Nach dessen Passieren wurde es wärmer und wärmer. Die Fahrt durch das Rote Meer ließ unsere Schweißdrüsen auf Hochtouren laufen. Der etwa einwöchige Aufenthalt in Port Sudan bei rund 40 Grad C ohne jede Seebrise ließ uns auf unserem unklimateisierten Schiff weiter schwitzen.

Anschließend liefen wir Aden an, damals noch unter britischer Kontrolle. Dort wurde der Kauf eines japanischen Transistorradios für mich zu einem völlig neuen Einkaufserlebnis, denn das damit verbundene Feilschen um den Preis war für mich absolutes Neuland.

Nach wenigen Tagen Fahrt über den Indischen Ozean erreichten wir endlich Bombay. Im Anschluss an eine längere Reedezeit konnte ich es kaum erwarten, an Land zu gehen. Mit einem Spannemann zog ich los, um die Stadt zu erkunden. Auf einem Gemüsemarkt bekamen wir Appetit auf Bananen. Wir kramten in unseren Hosentaschen nach ein paar Münzen und reichten diese dem Verkäufer rüber, um drei oder vier dieser Früchte zu erstehen. Plötzlich herrschten große Aufregung und Geschrei. Alle redeten auf uns ein und wir dachten, es sei etwas ganz Schlimmes im Gange. An Flucht war nicht zu denken, denn man hielt uns fest. Nachdem wir schon Unannehmlichkeiten befürchtet hatten, kamen zwei Mann mit einer ganzen Staude Bananen auf den Schultern angetrabt und übergaben sie an uns. Wir schlepten die Staude an Bord und stillten unseren Heißhunger auf diese Frucht. Danach habe ich über Jahre keine Bananen mehr essen können.

Nach einigen Wochen der Liegezeit in Bombay führte die Reise weiter über Goa nach Cochin. Dieser Hafen an der Malabarküste hat mir in Indien am besten gefallen. Uns wurde eine Reise ins Landesinnere über mehrere Tage in ein Naturreservat angeboten. Das habe ich mir natürlich nicht entgehen lassen. Schon die Busfahrt entwickelte sich zu einem unvergesslichen Erlebnis. Unterwegs wurde ich von meinen Mitreisenden verspottet, weil ich auf den Rat eines Hafenarbeiters hin zwei Wolldecken mitgenommen hatte. Und das bei rund 34 Grad C im Schatten! Nachdem wir im Camp, mitten im Urwald gelegen, nach einem schmackhaften indischen Essen am Lagerfeuer gegessen und die Geräusche des Urwaldes auf uns einwirken lassen hatten, ging es in die mit Moskitonetzen bespannten Schlafplätze. Und es wurde unangenehm kühl. Die Lästereien meiner Kollegen waren verstummt und man bettelte um eine warme Decke. Die gab ich natürlich ab, denn nachtragend war ich nicht. Ganz zeitig in der Frühe, ich glaube noch vor Sonnenaufgang, wurden wir geweckt. Auf einem Boot unter Aufsicht eines Wildhüters konnten wir die Tiere des Waldes in freier Wildbahn beobachten. Leider sind die damals geschossenen Aufnahmen beim Untergang der MAGDEBURG im Oktober 1964 unwiederbringlich verloren gegangen.

Colombo, Madras und Calcutta hießen die Folgehäfen, in dieser Reihenfolge allen Indienfahrern wohlbekannt. Der Seemannsclub in Calcutta hatte es uns angetan. Der dortige überdachte große Swimmingpool war an vielen Tagen unser Ziel. Fast in jedem dieser indischen Häfen konnten wir bei organisierten Bustouren Land und Leute kennenlernen. Die Rückreise führte durch den Suezkanal und die üblichen westeuropäischen Häfen wieder nach Rostock.

Bis zu dem für die Reederei und zugleich die Besatzung tragischen Verlust der MAGDEBURG konnte ich noch viele weitere Höhepunkte eines Seefahrerlebens an Bord dieses Schiffes genießen. Dazu gehörte zweifellos die Äquatortaufe während der Folgereise nach Kuba und Südamerika. Sie wurde für mich zu einem unwiderruflich im Gedächtnis verankerten Ereignis, denn es ging damals noch recht hart dabei zu. Die Narbe eines auf den Hintern eingebrannten Dreizacks war noch lange Zeit danach zu sehen. In Südamerika liefen wir zuerst einen kleinen Hafen in Uruguay und dann die geradezu überwältigende Stadt Buenos Aires an. Necochea, eine kleine Stadt südlich von Mar del Plata mit der Anlegestelle für nur ein Schiff, gefiel uns am besten. Hier konnte man für wenig Geld ein Pferd ausleihen und den ganzen Tag damit Stadt und Land erkunden. Nur manchmal gab es Ärger, wenn wir versuchten, das Pferd auch mit in die Bar zu bugsieren. Beim Auslaufen aus diesem kleinen Hafenstädtchen standen viele hübsche Mädchen an der Pier, die am liebsten mit uns auf Reise gegangen wären.

Es folgte eine Indienreise, als danach das neue Reiseziel der MAGDEBURG wieder Kuba und Mexiko hieß. In London wurde das gesamte Schiff mit LEYLAND-Bussen für die Zuckerinsel beladen. Es handelte sich um die erste Lieferung nach der Verhängung des Handelsembargos über Kuba. Kurz nach Mitternacht am 27. Oktober 1964 liefen wir in



Wrack MS MAGDEBURG Steuerbord



Wrack MS MAGDEBURG Backbord

**MS „Magdeburg“
nach Kollision gesunken**

Gesamte Besatzung gerettet

Rostock (ADN/ND). Nach einer im dichten Nebel erfolgten Kollision mit zwei ausländischen Schiffen ist der 10 000 tsw große DDR-Frachter MS „Magdeburg“ in den frühen Morgenstunden des 27. Oktober in der Themsemündung bei Gravesend gesunken. Alle Besatzungsmitglieder wurden gerettet. Zwei von ihnen erlitten leichte Verletzungen und befinden sich in einem englischen Krankenhaus in ärztlicher Obhut. Die „Magdeburg“ war mit einer Fracht englischer Omnibusse auf dem Wege nach Kuba.

Das Motorschiff „Magdeburg“ ist als fünftes Schiff der Typ-IV-Serie, deren 12 Fahrzeuge je 10 000 tsw groß sind, am 31. Oktober 1984 in Dienst gestellt worden. Es wurde auf der Rostocker Warnowwerft gebaut.

MS „Magdeburg“ nach der Kollision
Foto: ZB/Teife

Richtung Themsemündung aus. Ich hatte in der Maschine die 0-4 Wache. Gegen 1.30 Uhr gab es eine starke Erschütterung und von der Brücke wurden „wilde“ Manöver eingeleitet. Binnen kurzer Zeit bekam das Schiff eine Steuerbordschlagseite und wir ahnten Schlimmes. Aus meiner Kammer, welche auf der Steuerbordseite lag, sollte ich Schwimmwesten holen,

aber das war bereits nicht mehr möglich. Dort stand schon das Wasser. Nach einem Brand an den Hilfsdieseln, den wir noch löschen konnten, kam die Order den Maschinenraum und schließlich das Schiff zu verlassen. Ein großer Teil der Besatzung verließ das Schiff über eine Jacobsleiter. Die Leute wurden von einem herbei geordneten Schlepper aufgenommen. Ein Problem entwickelte sich, als durch die zunehmende Schlagseite die Strickleiter nicht mehr weit genug reichte. Nun wurde eine Leinenverbindung zum Schlepper hergestellt. Sogar die Unsportlichsten hangelten wie die Profis daran entlang zum Schlepper. Ich fürchtete, das schaffst du nie, denn ich dachte, das Schiff verschwinde jeden Augenblick in der Tiefe. Inzwischen lag die Magdeburg fast vollständig auf der Seite. Auf einer Art Schlingerleiste saß ich zusammen mit meinem Kumpel Dieter Mittmann, welcher durch seine Ruhe und Gelassenheit auch mich ansteckte. Er zündete sich eine Zigarette an, gab mir auch eine. Seine Worte werde ich nie vergessen. „Komm Karl-Heinz, wir rauchen noch eine, es ist sowieso die letzte.“ Wir gehörten zu den Letzten, die dann noch auf den Schlepper überhangelten. Der Schiffsleitung gelang es, die MAGDEBURG in weniger tiefes Wasser zu manövrieren. Je nach Ebbe und Flut ragte ein größerer oder kleinerer Teil von ihr aus dem Wasser. Man brachte uns danach zur DDR-Vertretung in London, wo wir notdürftig untergebracht wurden. Am Morgen lag ein großer Berg gebrauchter Kleidungsstücke auf der Wiese und jeder wühlte darin, bis er etwas einigermaßen Passendes gefunden hatte. Ich trug noch meine Arbeitssachen. Leider lagen auf dem Haufen keine Schuhe, denn die meinen waren völlig verschlissen, sodass meine Zehen herauschauten. Am Nachmittag brachte man uns zum Londoner Flughafen. Mit meinen ollen Schuhen habe ich mich sehr geschämt und versuchte möglichst in der Mitte der Gruppe zu laufen. Mit einer TU104 flogen wir nach Prag und von dort mit einer Sondermaschine weiter nach Schönefeld. Die INTERFLUG hatte unser Problem erkannt und reichlich Radeberger Bier an Bord genommen.

Nach einer Busfahrt von Berlin nach Rostock kamen wir im Haus der Hochseefischer unter. Den kommenden Tag habe ich nicht in angenehmster Erinnerung behalten. Die Verhandlungen mit der Versicherung kamen mir vor, als befände ich mich auf einem orientalischen Basar. Über den Zeitwert jeden Paares Socken wurde verhandelt. Wer nicht clever genug war, der bekam nur einen Bruchteil seines Verlustes als Versicherungssumme ausbezahlt.

Zum Höhepunkt des Tages wurde der Einkauf im Rostocker CENTRUM-Kaufhaus zwischen 19 und 20 Uhr im Anschluss an die offizielle Öffnungszeit. Von der Zahnbürste bis zum Wintermantel brauchten wir ja alles. Es hatte den Anschein, als habe das Verkaufspersonal in einer Hauruckaktion das gesamte Kaufhaus von einigermaßen tragbaren Klamotten ausgeräumt, bevor wir kamen. Nur die Ladenhüter hingen noch auf den Kleiderständen. Am Ende trugen wir alle den gleichen hässlichen grünen Lodenmantel und das Gelächter war groß. Im Anschluss zogen wir durch Rostock, um ein paar „Bierchen“ zu trinken. Beim Verlassen des Lokals bekamen wir ein großes Problem mit unseren Mänteln, weil sie alle gleich aussahen. Unseren Zug in Richtung Heimat haben wir natürlich verpasst und mussten später fahren. Das zu unserem Glück, denn es wurde bekannt, dass der verpasste Zug irgendwo in Mecklenburg einen Unfall hatte, und wenn ich mich recht erinnere gab es Tote und Verletzte. Somit hat der liebe Gott doch noch seine Hand schützend über uns gehalten.

Die Besatzung der MAGDEBURG wurde auf zwei Levanteschiffe verteilt, auf die Alttonnageschiffe MS BODE und MS MULDE. Von Casablanca bis nach Beirut lernte ich somit den Mittelmeerraum kennen. Es war eine schöne Zeit.

Nach einem Intermezzo im Flottenbereich Spezial (THALE, MANSFELD), wo ich mich gleichzeitig zum Kühlmaschinisten (C2) qualifizierte, erhielt ich im August 1968 die Order, auf das Typ IV-Schiff HALBERSTADT aufzusteigen. Das passte mir ganz und gar nicht, hatte ich doch bereits die Genehmigung erhalten, meine Frau auf eine Murmansk-Reise über 10 bis 14 Tage mitzunehmen. Dank des Einsatzes der Schiffsführung des MS MANSFELD durfte sie mich



MS HALBERSTADT in Port Sudan (1965)

Vietnam und gingen anschließend mit dem beschädigten Schiff in die Werft nach Singapur. Im August 1974 endete unsere Seefahrtszeit. Trotz Kammern ohne Klimaanlage, schweren Stürmen im Nordatlantik, Schiffsuntergang und den Kriegserlebnissen in Vietnam waren es für mich und meine Frau die schönsten Jahre in unserem Leben.

Eine Frage bleibt nach wie vor offen: War die Kollision des Motorschiffes MAGDEBURG mit einem japanischen Frachter auf der Themse an diesem 27. Oktober 1964 von der CIA eingefädelt worden oder nicht?



aus „Voll Voraus“

nun auf der siebenmonatigen Reise der HALBERSTADT begleiten. Sie empfand das Leben an Bord derart spannend, dass sie sich bei der DSR bewarb und nach den üblichen länger dauernden Überprüfungen laut Checkliste eingestellt wurde. Es folgte der Einstellungslehrgang in Rerik. Nach einer anfänglichen Reise auf der J.G.FICHTE stieg sie dann mit auf die HALBERSTADT auf. Fünf Jahre fuhren wir gemeinsam auf diesem Schiff. Im April 1972 erlebten wir die Schrecken des Krieges in

„Halberstadt“ auf dem Weg zur Werftreparatur

Das Motorschiff „Halberstadt“ hat nach provisorischer Behebung seiner Schäden den Hafen von Haiphong verlassen und befindet sich zur Werftreparatur auf dem Weg nach Singapur. Das Schiff hatte bei einem Terrorangriff von USA-Luftpiloten auf Haiphong am 16. April einen schweren Raketentreffer erhalten.

aus „Voll Voraus“ (04/1972)

Dieter Wagner

Die Befreiung der ERNST HAECKEL

Mit der Vergrößerung der Flotte und der Erweiterung ihrer Liniendienste strebte die DSR auch eine zentraleuropäische Marktpresenz an. Dazu schien der zweitgrößte Hafen Europas – Antwerpen – mit seinem weitläufigen Ladungseinzugsgebiet bestens geeignet. Mit seinem günstigen Binnenschiffanschluss konnten das Ruhrgebiet, Nordfrankreich, sogar Ungarn und die Tschechoslowakei verkehrsmäßig erreicht werden.

In den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts hatte sich die Deutsche Seereederei zu einer universellen Großreederei mit modernen Schiffen und einem weltweiten Netz international anerkannter Schifffahrtsagenturen entwickelt. In diesem Rahmen wurde von der DSR deshalb die schon langjährig für sie tätige belgische Schifffahrtsagentur „Societe Generale Maritimes“ (SOGEMAR NV) als DSR-Tochtergesellschaft gekauft. Es handelte sich um den ersten Auslandsbetrieb der DSR. Ich wurde neben dem belgischen Charles Somers als führender Geschäftsführer eingesetzt, als ein sozialistischer Geschäftsführer im kapitalistischen Ausland. Dazu musste ich vorher noch einen besonderen Speziallehrgang an der Humboldt-Universität Berlin absolvieren. Hierbei ging es im Allgemeinen um die

kapitalistische Betriebswirtschaftslehre und im Besonderen um das Erstellen von Bilanzen und das französisch-belgische Steuerrecht sowie das britische Steuerrecht.

Aber es war auch die Zeit des „Kalten Krieges.“ Die DSR musste sich nicht nur wirtschaftlich gegen eine übermächtige Konkurrenz behaupten, sondern auch ständig gegenüber den Anfeindungen kapitalistischer Schifffahrtsverbände bestehen. Als „kommunistische“ Reederei mit angeblich unseriösem, ständigem Frachtraten-Dumping musste sich die DSR ebenfalls schifffahrtspolitisch weltweit behaupten. In dieser Zeit waren die westlichen Geheimdienste, insbesondere der USA, gegenüber der Schifffahrt der Warschauer-Pakt-Staaten äußerst aktiv.

Dabei gerieten auch sowjetische und Forschungsschiffe der DDR ins Visier der US-Geheimdienste. Dazu trug wohl vornehmlich die besondere Bauweise mit der forschungsmäßig notwendigen Ausstattung bei. Man unterstellte seitens der CIA, dass diese Schiffe mit ihren Fischfindern die Positionen US-amerikanischer U-Boote aufspüren würden. Die DSR hatte mit den Fischereischiffen des Fischkombinates Rostock nur in seeseitigen und medizinischen Notfällen zu tun, wo man sich gegenseitig unterstützte. In einem speziellen Falle, wo ein DSR-Schiff mit Maschinenausfall und dem gesamten Neugeld für eine vorgesehene Geldwechselaktion in Mocambique an Bord relativ hilflos im Südatlantik lag, wurden bis zum Eintreffen eines DSR-Schiffes auch Schleppdienste geleistet, um den Geldwechseltermin nicht zu verpassen.

Eines Tages erhielt ich in meinem Büro in Antwerpen einen nicht ganz üblichen, merkwürdigen Anruf aus Berlin. Er begann mit den Worten: „Na du Schietbüddel, wie geht es dir?“ Ich wusste sofort wer der Anrufer war. Es handelte sich um einen Mitarbeiter des Verkehrsministeriums der DDR, Dr. D., mit dem für persönlich wichtige Fälle diese gegenseitige Form der Anrede als Erkennungs- und Identifikationscode vereinbart worden war. Er informierte mich kurz über die stattgefundene militärische Kaperung und Arretierung der ERNST HAECKEL durch ein Kanonenboot Mauretaniens und fragte mich, ob ein DSR-Schiff im Hafen von Antwerpen läge. Das war der Fall. Der Zweck der Frage war mir sofort klar. Und tatsächlich meldete sich nach zwei Stunden der Kapitän dieses Schiffes und teilte mir mit, dass eine an ihn gerichtete, über Blindfunk empfangene Meldung von Rügen Radio für mich vorliege.



BON ESPRIT ex ERNST HAECKEL

Daraus ergab sich folgender Tatbestand. Die ERNST HAECKEL befand sich auf der Fahrt in ihr Forschungsgebiet, die antarktischen Gewässer. Auf der Höhe von Cap Blanc wurde das Forschungsschiff von einem Kanonenboot aus Mauretanien unrechtmäßig gekapert. Die konstruierte Begründung lautete, ERNST HAECKEL hätte die über Nacht erklärte Erweiterung der Hoheitszone Mauretaniens von 12 auf 16 Seemeilen missachtet und darin noch gefischt. Das Schiff befand sich aber nach dem zuvor gerade aufgenommenen Besteck noch eindeutig außerhalb der 16-Seemeilen-Zone. Die ERNST HAECKEL wurde angewiesen, den auf einer etwa 57 Kilometer langen Landzunge liegenden Hafen Nouadhibou (früher Port Etienne) anzulaufen und wurde von dem mauretanischen Kanonenboot dorthin entsprechend kriegerisch eskortiert. Nouadhibou befindet sich durch die relativ isolierte Lage auf der Landzunge am A... der Welt.

Durch das Außenministerium der DDR wurden die Sowjets sofort um Hilfe gebeten. Die waren aber in Mauretanien nicht staatlich vertreten und akkreditiert. Die CSSR war nur mit einem Konsulatsstatus vertreten und konnte in diesem Fall nichts erfolgreich tun. Immerhin hatten die Tschechen herausgefunden, dass die gesamte Besatzung das Schiff verlassen musste und in der Stadt gefangen gehalten wurde.

Neben der Angabe der notwendigen Telefonnummern des Generaldirektors des Fischkombinates Rostock schloss diese Meldung von Dr. D. mit der persönlichen Bitte ALLES (d.h. ich hatte volle Rückendeckung des Verkehrsministeriums) zu tun, um Schiff und Besatzung baldmöglichst frei zu bekommen.

Ich setzte meinen belgischen Mitgeschäftsführer Charles Somers über diesen Sachverhalt in Kenntnis. Er schlug vor, die für uns in den meisten afrikanischen Häfen als Schifffahrtsagentur tätige französische Firma SCAC direkt einzuschalten. Wie sich später zeigte, war dies der richtige Entschluss.

Noch vor dem frühen Morgengrauen des nächsten Tages fuhren Charles Somers und ich mit dem Auto von Antwerpen nach Paris. In dieser quirligen Stadt, in der es fast nie Parkplätze gibt und deshalb die Angewohnheit besteht, in jede Lücke reinzufahren und mit der Stoßstange die vor einem stehenden Fahrzeuge einfach weiterzuschieben, fanden wir die Adresse des Hauptsitzes des Unternehmens SCAC nicht sogleich. Wir kamen deshalb erst so gegen 11 Uhr dort an. Überraschung! Der Firmensitz war ein mächtiger Wolkenkratzer im Zentrum von Paris mit eigenem Hubschrauberlandeplatz. Unser Vorhaben fand ein jähes Ende an der Sperre der Portiersloge. Noch beeindruckt von der Größe des Gebäudes kamen wir uns ein bisschen klein vor. Auf die Frage, zu wem wir wollten und ob wir einen Termin hätten, reagierten wir offensichtlich etwas unsicher.

Natürlich wollten wir zum obersten Chef des SCAC-Unternehmens, dem Generaldirektor. Die Leute in der Portiersloge sahen uns jetzt so an, als ob wir krank wären. Man könne sich nicht vorstellen, dass der Generaldirektor, Herr Rombouts, für uns Zeit habe, wenn wir keinen Termin bei ihm hätten. Wir kämpften mit dem Problem, dass ich der französischen Sprache nicht mächtig war und deshalb mein Gefährte Somers alles übersetzen musste. Umgekehrt wollten sich die Franzosen partout nicht in Englisch unterhalten. Charles Somers mit seiner angeborenen sprachlichen Lebendigkeit erklärte nun, dass der SCAC-Konzern mit seinem afrikaweiten Vertretungsnetz auch für die DSR Rostock tätig wäre und diese Reederei mit 160 Schiffen die größte in Deutschland sei.

Nachdem wir unsere Pässe gezeigt hatten, schlug Somers vor, dass die Pförtner im Sekretariat des Generaldirektors Rombouts anrufen und mitteilen sollten, wer hier unten steht und vorgelassen werden will. Das hatte Erfolg. Einer der Pförtner musste uns mit dem Fahrstuhl die 60 Stockwerke hinauffahren.

Im Sekretariat angekommen, wurden wir sofort vorgelassen. Herr Rombouts empfing uns sehr freundlich, aber er erklärte wörtlich folgendes: „Meine Herren, ich habe jetzt keine Lust,

mich mit Ihnen zu unterhalten. Es ist jetzt Mittagszeit und ich möchte in Ruhe mein Mahl genießen. Danach können wir sprechen. Wenn Sie nichts anderes zu tun haben, sind Sie herzlich dazu eingeladen.“ Er drückte auf einen Knopf und eine Seitenwand seines Zimmers öffnete sich und gab den Blick auf ein prachtvolles Mittagsbuffet frei.

Während des Essens erklärte Herr Rombouts die Entwicklung des SCAC-Konzerns (Societe Compustible Affreitment Compagnie), die als kleines Kohle-Handelsunternehmen angefangen hatte. Mit der zunehmenden Dampfschiffahrt wuchs der Bedarf an Kohle-Bunkerplätzen. SCAC richtete deshalb in Afrikas Haupthäfen ein Netz von Bunkerplätzen ein. Unsererseits gaben wir die notwendigen Erklärungen zur DSR ab.

Nach dem Essen wurde gemeinsam beraten, was im Falle ERNST HAECKEL am zweckmäßigsten zu tun sei. Die Frage nach einer schriftlichen Vollmacht des Fischkombinates mussten wir verneinen. Aber auf Grund eines Sechsten Sinnes hatte ich die Generalvollmacht der DSR mitgenommen. Als ich die auf meinen Namen ausgestellte Generalvollmacht, die vom „Staatlichen Notariat der DDR“ beglaubigt war, vorlegte, war Herr Rombouts doch beeindruckt. Da SCAC in dem kleinen Hafen Nouadhibou nicht direkt vertreten war, schlug Herr Rombouts vor, seinen in Algier ansässigen SCAC-Anwalt dorthin zu entsenden. Ein Telefongespräch mit diesem Anwalt ergab, dass sein Einsatz mit Privatflugzeug etwa 5.000 Dollar kosten würde. Der Anwalt stellte die Frage, ob er wegen der mauretanischen Anschuldigungen eine Kautions anbieten darf. Dies wurde von uns auf Grund der unrechtmäßigen Anschuldigungen verneint und nur als letzte Möglichkeit vorbehalten. Die von Rombouts geführten Telefongespräche konnten wir über eine Mithöranlage live mitverfolgen. Er erklärte uns, dass die \$ 5000 in afrikanischer Zahlweise bereitgestellt werden müssten, d. h. in bar und ohne Quittung. Wir hatten verstanden. Auf die Frage, wie wir das Geld bereitstellen könnten, fragte Charles Somers, ob er vom Büro nach Antwerpen telefonieren dürfe. Er rief die „Amsterdamse Bank“ an. Dies war die Hausbank der internationalen Diamantenhändler, auch die der SOGEMAR NV und der DSR. Er reichte das Telefon dann Herrn Rombouts, der die Kreditwürdigkeit der DSR ohne weiteres über 10 Millionen DM bestätigt bekam. Herr Rombouts war angesichts dieser Solvenz hochgradig beeindruckt.

Hier soll zum Verständnis für den Leser nochmals dargestellt werden, dass die DSR von ihren weltweiten Seefrachteinahmen täglich mehr als eine Mio. DM in konvertibler Währung aus dem nichtsozialistischen Währungsgebiet, d. h. ohne Außenhandelstransporte der DDR, einnahm.

Für uns unerwartet erklärte Rombouts dann, er hätte uns so verstanden, dass die Republik Frankreich im Interesse der DDR und in ihrem Namen eine Protestnote an die Regierung von Mauretanien senden solle. Das wurde von uns bestätigt. Herr Rombouts ließ sich dann mit dem französischen Außenministerium verbinden, wo er offensichtlich einen guten Bekannten die gesamte Sachlage vortrug. Noch in der darauffolgenden Nacht hat Frankreich die Protestnote an die Regierung Mauretaniens in Nouakchott übersandt.

Nach der Rückankunft in Antwerpen habe ich sofort den Generaldirektor des Fischkombinates und Dr. D. aus dem Verkehrsministerium informiert. Der Generaldirektor des Fiko hatte zwischenzeitlich Dr. D. ebenfalls informiert und diesem mitgeteilt, dass man von ihm \$ 5000 verlangt hätte ohne Verwendungszweck und Quittung dafür anzugeben. Dieser riet ihm, dringend das Geld in Absprache mit seinen vorgesetzten Dienststellen zu besorgen und zu überweisen, da man regierungsseitig entschieden habe, dass die Angelegenheit in den Händen der DSR-Vertretung Antwerpen bliebe.

Nach anderthalb Tagen teilte Herr Rombouts telefonisch mit, dass die Besatzung wieder frei und schon an Bord sei. Allerdings gäbe es ein Problem. Der Proviant des Schiffes war fast komplett weg. Es bestehe deshalb die Frage, wie man das Schiff verproviantieren könne. In Nouadhibou sei kein Proviant zu bekommen. Außerdem habe der SCAC-Anwalt auf Grund

des Proviantdiebstahls alle Vorhaltungen und Anschuldigungen der dortigen Behörden gegen das Schiff mit dieser Maßgabe abgeschmettert.

Ohne Proviant konnte die ERNST HAECKEL jedoch nicht auslaufen. Der nächstgelegene Proviant- und Bunkerlieferant der DSR befand sich in Las Palmas auf Gran Canaria. Das war aber 456 sm bzw. 33 Stunden entfernt. Der Ratschlag des vor Ort weilenden SCAC-Anwaltes lautete, es sei wichtiger in diesem recht- und gesetzlosen Land das Schiff in Sicherheit zu bringen, als die chancenlose Frage des Proviantes weiter zu verfolgen.

Der Kapitän der ERNST HAECKEL hatte kurz vor der Kaperung die Seekarte mit dem letzten Besteck noch verstecken können. Bei der Durchsuchung des besatzungslosen Schiffes hatte man diese Seekarte nicht gefunden. Nachdem der Kapitän wieder an Bord war, hatte er die Seekarte als Beweis heimlich dem Anwalt übergeben können. Am nächsten Tag rief Herr Rombouts wieder an und teilte für uns überraschend mit, dass das Schiff beim Auslaufen am Vortage durch ein unglückliches Ablegemanöver die Pier erheblich beschädigt hatte und deshalb durch die Behörden erneut mit Arrest belegt worden war. Der SCAC-Anwalt und der Kapitän informierten telegrafisch die DARAG Rostock (Deutsche Auslands- und Rückversicherungsgesellschaft). Der Direktor der DARAG arrangierte, dass der auch für die DSR tätige Rückversicherer LLOYDS London die Regelung des Falles übernahm. Das geschah. Das Schiff wurde sofort freigelassen und verließ den Hafen in Richtung Las Palmas, um nach 33-stündiger Hungerfahrt Proviant zu übernehmen.

Einige Tage später ließ uns Herr Rombouts in diskreter Weise wissen: Er habe (aus zuverlässiger Quelle) gehört, dass die Aktion HAECKEL vom US-Geheimdienst CIA arrangiert und finanziert wurde. Dazu gehörten auch der Proviantdiebstahl und das vom mauretanischen Lotsen veranlasste falsche Ablegemanöver. Darüberhinaus sei die HAECKEL ursprünglich gar nicht das Ziel der Kaperung gewesen. Ein sowjetisches Forschungsschiff, das schon vorher Cap Blanc passiert hatte, war von dem mauretanischen Kanonenboot verfehlt worden. Damit war der Fall ERNST HAECKEL letztlich doch noch zufriedenstellend beendet worden. Auch die DSR hatte schon vorher – ohne es damals direkt zu wissen – die unheilvollen verbrecherischen Aktionen des US-Geheimdienstes direkt zu spüren bekommen. Zu Zeiten der Kuba-Krise, am 27. Oktober 1964, befand sich das Typ IV-Schiff MAGDEBURG mit Hilfsgütern auf der Reise von Rostock nach Kuba und übernahm zur Komplettierung der Ladung in London-Tilbury für Kuba bestimmte Leylandbusse. An diesem Tage verließ MS MAGDEBURG England und fuhr auf der Themse zu deren Mündung. Es kam noch auf der Themse nordöstlich von Broadness zu einer von der CIA veranlassten und zielgerichtet arrangierten Kollision mit dem japanischen MS YAMSHIRO MARU, in deren Folge MS MAGDEBURG auf der Themse sank. Der britischen Seeuntersuchungskommission waren schon bei der Befragung der beiden betroffenen Schiffsleitungen samt dazugehöriger Lotsen die offensichtlich erstaunlichen Widersprüche in den Aussagen und andere Merkwürdigkeiten zu den Örtlichkeiten aufgefallen, die keine Erklärung für diese Kollision zuließen.

Erst 24 Jahre danach kam durch spezielle Untersuchungen der „Washington Post“ über die CIA-Aktionen durch Zufall heraus, dass die CIA die Unterstützung für Kuba durch diese Aktion unterbinden wollte.

Da die MAGDEBURG in der Themse ein enormes Verkehrshindernis darstellte, musste sie gehoben werden, was finanziell sehr aufwendig war. DSR und DARAG folgten deshalb dem Vorschlag der bei LLOYDS London zusammengeschlossenen Unterversicherer, sich den Versicherungswert auszahlen zu lassen und damit auf den Eigentumsartikel zu verzichten. Sie mussten damit auch die Bergung und Notreparatur bezahlen. Die Unterversicherer haben nach Hebung und Notreparatur das Schiff dann an einen Griechen veräußert, der es in der Mitte der Biskaya auf 4000 Meter absaufen ließ.

Der Besucherschein

In den letzten der 80er-Jahre verschärften sich die Kontrollmaßnahmen in den Häfen der DDR nochmals deutlich. Angeblich reichte die sogenannte „Gangwaywache“ an Bord nicht aus, um die Sicherheit auf unseren Schiffen zu garantieren. Der Hauptgrund bestand darin, mit allen Mitteln „Republikfluchten“ zu verhindern. Deshalb wurden vor den Schiffen zusätzliche Kontrollposten eingesetzt, die in metallenen Wachhäuschen vor der Gangway Stellung bezogen. Sie kontrollierten jede Person, die an Bord wollte bzw. musste. Alle Besatzungsmitglieder wurden wiederholt vor der Gangway auf ihre Anmusterung im Seefahrtbuch kontrolliert. Ebenso erfolgte eine Kontrolle der Schauerleute, DSR-Inspektoren, DSRK-Angehörigen und anderer Personen, die dienstlich an Bord zu tun hatten, auf entsprechende Dokumente für das Betreten des Schiffes. Besonders aber wurden Familienmitglieder oder enge Freunde der Besatzungsmitglieder, die nach langer Trennung endlich wieder einander in die Arme schließen wollten, streng kontrolliert. Um an Bord zu kommen, benötigten sie einen Besucherschein. Das war ein besonderer Vordruck, der mit den Adressen der Besucher auszufüllen war und vom jeweiligen Kapitän oder dessen Vertreter unterschrieben werden musste und mit dem Schiffsstempel gesiegelt wurde. Dieser Besucherschein wurde am Hafentor hinterlegt und die dortige Wache kontrollierte im Vergleich mit dem Schein die Personalien der ankommenden Besucher. Erst danach durften diese das Hafengelände betreten.

Mit dem Besucherschein ging es dann bis zum Kontrollposten vor dem Schiff. Hier wurde der Zettel nochmals mit den Personalien und der Besatzungsliste verglichen und danach einbehalten. Somit hatten die Kontrolleure, welche rund um die Uhr im Schichtdienst standen, jederzeit einen Überblick wer an Bord war, vor allem aber wer wieder von Bord gehen musste. Anschließend wurden die Personalien der Besucher

zusätzlich vom Gangwayposten, einem Matrosen, in das Gangwaybuch eingetragen. Das war das gesamte Prozedere, um an Bord zu kommen! Aus heutiger Sicht kaum zu glauben und ein großer ökonomischer Verlust an Arbeitszeit und Arbeitskraft.

Die Posten vor den Schiffen wurden anfangs meistens mit älteren Seeleuten besetzt, die keine Seetauglichkeit mehr bekommen hatten oder, aus welchen Gründen auch immer, ihnen der Sichtvermerk im Seefahrtbuch gestrichen worden war. Diese wurden zunehmend durch junge, arbeitsfähige Männer, vermutlich von der Firma „Horch und Guck“ ausgetauscht. Als Faulpelze verschrien, waren sie bei den Besatzungen nicht sonderlich beliebt oder geachtet und wurden verschiedentlich, wenn sie nachts in ihren Wachhäuschen einschliefen, geärgert. So erzählte ein noch heute mit mir in Verbindung stehender Storekeeper, damals Hoffi genannt, dass er mit dem Wurf von drei 10er-Stahlmuttern an die Blechwand des Wachhäuschen durch lautes Knallen zum großen Schrecken des Kontrollposten diesen aus seinen schönsten Träumen riss. Der war dadurch so erbost, dass er die Ursachen der Weckgeräusche ermittelte und die Stahlmuttern auf der Pier fand. Perfide strebte er eine Klage wegen Vergeudung von Volkseigentum und Schädigung der Volkswirtschaft an. Die lief aber ins Leere. Sein Vorgesetzter kam zwar mit den Muttern an Bord und es gab diesbezüglich eine Aussprache,

Bescheinigung

Frau/Fräulein/Herr _____

geb. am _____ wohnhaft _____

erhält von der Schiffsleitung
des D/MS **MS „Ronneburg“** die Erlaubnis,
den Gen. _____

in der Zeit von _____ bis _____
zu besuchen. Für Übernachtung an Bord wird gesorgt.

[Signature]
Kapitän d. Offizier/Seeh. Off.
Wachoffizier

Ag 306 S 1424 68 DDIH VLV Berlin Lw 12 16 9

aber erstens hätte der Posten nicht schlafen und seine Wachpflichten vernachlässigen dürfen und zweitens wurde kein Verursacher zweifelsfrei ermittelt.

Nun zur eigentlichen Geschichte, die mit einem kuriosen Besucherschein endet.

Ich befand mich 1984 im Urlaub und musste kurzfristig den Leitenden Technischen Offizier des MS RABENAU in Antwerpen ablösen. Für die Grenzübertritte erhielt man damals aus Termingründen und oft auch wegen der Einsparung von Valuta zum Erhalt eines Visums einen vom Generaldirektor der DSR unterschriebenen und gesiegelten Dienstauftrag. Mit diesem konnte in Verbindung mit dem Seefahrtsbuch die Grenze der DDR und anderer Länder überschritten werden.

Bei meiner Einreise nach Belgien begrüßte mich bei der Kontrolle ein belgischer Offizier freundlich und meinte, dass er mich bereits im Zug gesucht habe. Meine Anreise war also durchgestellt worden. Auch am Hauptbahnhof von Antwerpen erwartete mich ein Mitarbeiter des Maklers und brachte mich mit meinem Gepäck per Auto zur RABENAU. An Bord wurde ich im Schiffstagebuch gemustert und ab ging die Reise. Das Schiff hatte nur noch auf mich gewartet. Nach einer Mittelmeerreise kam ich etwa zwei Monate später im Hafen von Wismar wieder in der Heimat an.

Ab da begannen die abstrusen Schwierigkeiten, da ich nur im Schiffstagebuch sowie vom Kapitän gemustert worden war und keine Musterung durch das Seefahrtsamt im Seefahrtsbuch vorweisen konnte. Der Kontrollposten vor der RABENAU verlangte von mir unbedingt einen Besucherschein, da er mich nach meinem Verlassen des Schiffes, und sei es nur zur Erledigung von Dienstobliegenheiten im Hafengelände, nicht wieder an Bord lassen würde. Erläuterungen meinerseits, dass ich, im Schiffstagebuch gemustert, eine ganze Reise mit dem Schiff absolviert hätte und auch in Wismar von den Behörden einklariert worden sei, erbrachten bei ihm keine Einsicht. Er bestand auf die Vorlage des Besucherscheines. Auf meine Frage, was auf dem Besucherschein eingetragen werden solle, kam die widersinnigste und verrückteste Anweisung, die ich während meiner langen Seefahrtszeit und meines gesamten Lebens je erhalten habe. Sie lautete: „Schreiben Sie: DIETER SCHÖNFELD besucht DIETER SCHÖNFELD!“

Absurder ging es nicht. Kaum zu glauben, aber es ist die Wahrheit. Mit dem so ausgefüllten Besucherschein war der Wachposten zufrieden und davon überzeugt, seine Dienstpflichten voll erfüllt zu haben. Nun konnte ich endlich bis zu meiner regulären Abmusterung beim Seefahrtsamt von und an Bord gehen wie ich wollte.

Man fragt sich, aus was der Inhalt in den Köpfen mancher Menschen bestand und immer noch besteht, die eine gewisse Macht ausüben konnten und auch heute wieder ausüben möchten. Vorsicht, wenn Dummheit und Macht sich verbinden!

René Hennig

Der Besuch

„Das sind die Russen!“, schallte es zu später Stunde durch die 3-Raum-Platten-Neubau-Wohnung, nachdem zuvor aufdringliches Läuten zu vernehmen war. Die zwischenmenschliche Stimmung an jenem Freitagabend im Oktober 1981 versprach bis dahin Verträglichkeit, ja vielleicht sogar Amüsement mit erotischer Note. „Das sind die Russen!“ Der Ton meiner Frau wurde etwas schärfer.

„Ja was denn für Russen?“ „Na, die Freunde, die dich immer zum Feiern ins Offiziers-Casino einladen, wenn sie von ihren Manövern aus dem Wald zurückkommen.“

Ich weigerte mich, irgendwelche Einladungen zu später Stunde anzunehmen, trotz dringlichen Klingelns an der Haustür. Mit der absurden Bemerkung, es könne auch ein Telegramm von der Reederei sein, war die verantwortungsbewusste Seemannsfrau schon am Fenster, schaute ungläubig, wer da in der Straße der DSF 136 Einlass begehrte. Ich hörte die Stimme des Taxifahrers laut rufen „Ist der René da, er hat Besuch aus Arabien.“ Es handelte sich um einen glücklichen Umstand, dass der Taxifahrer ein Schulfreund von mir war und meinen exotischen Berufsstand kannte, denn die Ansage seines Passagiers „To Chief Officer Hennig“ als Adresse musste jenseits des Rennsteiges nicht zwangsläufig ans Fahrziel führen. Ein Blick aus dem Fenster auf die orientalische Kleidung meines Gastes ließ keine Zweifel an seiner Herkunft aufkommen. Die Vergangenheit hatte mich wieder einmal eingeholt!

Zwei Monate zuvor und von Meiningen weit entfernt, versah ich meinen Dienst auf dem MS NEUBRANDENBURG. Wir steuerten durch die Straße von Hormus in den Persischen Golf, waren bestimmt für AL Duha mit 10.000 tons Weißzucker aus Dünkirchen. Morgens, zwei Tage später, hatten wir im Bestimmungshafen festgemacht und sahen einem reibungslosen Hafendurchlauf ohne besondere Vorkommnisse entgegen.

Der Vermerk in den Dokumenten der ‚inward clearance‘, dass alkoholische Getränke unter Verschluss und keine Pornografie, Drogen oder gar Waffen an Bord sind, besiegelte die Einklarierung ziemlich schnell. Mit den Worten: „Ich will von diesen Leuten niemanden mehr sehen“, begab sich der Kapitän in seine Kammer und überließ mir die weiteren Geschäfte. Wenig später kam ich nicht umhin, den Kapitän zu informieren, dass ein PSO, ein Port Security Officer, ihn und nicht den Ersten Offizier zu sprechen wünsche. Während des Wartens auf den Alten kam mir zupass, dass Stewardess Charlotte in meiner Kammer mit Reinschiff zugange war. Dabei entgingen mir nicht die Blicke des Sicherheitsoffiziers auf meine attraktive Kammerstewardess. Mit der Geste an ihn, doch Platz zu nehmen, gab ich Charlotte die Order, sie möge bitte für meinen Gast einen Kaffee, ein paar Sandwiches und etwas Gebäck anbieten. Auch die Bereitstellung von Whisky, Cola mit Eiswürfel und Marlboro könne nicht schaden. Der Kapitän überließ mir, von seinen Dienstobliegenheiten „befreit“, die weitere



MS NEUBRANDENBURG

Betreuung des wichtigen Abgesandten der Hafenadministration, nichtsahnend welch staatsbürgerliche Turbulenzen dadurch Monate später auf mich zukommen sollten.

Eine förmliche Vorstellung wurde nachgeholt. „My name is Abdul Al Wahadi, I am the Chief Security Officer of the Port of Al Duha and Director of Marine Division“. Dieses Profil nahm ich auch auf seiner Visitenkarte zur Kenntnis. „I am the Chief Officer“, war meine kurze Erwiderung. Dann hatten wir uns ohne orientalische Umschweife kulinarisch eingerichtet.

Das Dienstgespräch über Sicherheit an Bord, im Hafen und an Land nahm seinen Lauf. Mr. Abdul Al Wahadi war ein interessanter, gebildeter Mann, der in Oxford und Stockholm studiert hatte. Der informative Austausch an Bord über Sicherheitsbelange gehörte zu seiner täglichen Routine auf den im Hafen liegenden Schiffen. Höflicher ‚smalltalk‘ wurde schnell verdrängt von privaten Gesprächen über Gott und die Welt, was nach unserem Verständnis die Politik, Kultur und Frauen nicht ausschloss.

Die täglichen Dienstgespräche wurden zum Ritual, erhielten eine private, ja man kann sagen freundschaftliche Note. Abdul vertraute mir an, dass er während seines Studiums in Europa zum Christentum übergetreten ist und infolgedessen von seiner wohlhabenden Familie verstoßen wurde. Ein einträglicher Posten im Hafen und die großzügige finanzielle Abfindung väterlicherseits waren jedoch die Garantie für ein sorgenfreies Leben.

Er sah ohnehin seine Zukunft in Europa, am besten an der Seite einer blonden Schwedin. Gleichwohl könne nunmehr die Nationalität der Auserwählten durchaus auch die einer deutschen Stewardess sein. Auf Nachfrage ließ ich ihn wissen, dass Charlotte zwar nicht verheiratet ist, aber ostdeutsche Stewardessen gehalten sind, sich mehr an den eigenen Landsleuten zu orientieren.

Einladungen an Land, gemeinsame Basarbesuche, Fahren mit einem Chevi auf einsamen Autobahnen durch die Wüste und „Arbeitsessen“ in besten Restaurants rundeten die unvergessliche Liegezeit ab.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass mein einflussreicher Gastgeber, mich und meine Familie in sein Land einlud, eine ansprechende Immobilie am Stadtrand präsentierte und mir den Dienst als Kapitän auf einem Handelsschiff seines Landes in Aussicht stellte. Auch Schiffsführern aus Polen und Jugoslawien hätte die Reederei schon Schiffe anvertraut. Nach ein paar Jahren könnten wir ja wieder nach Deutschland zurückkehren.

Natürlich kam es mir überhaupt nicht in den Sinn, meine Familie und das idyllische Thüringen zu verlassen. Böse Worte wie Republikflucht, unerlaubtes Verlassen oder gar Verrat am Sozialismus und der Partei geisterten mir durch den Kopf. Mein arabischer Freund hatte überhaupt keine Vorstellung von der politischen Lage in Mitteleuropa, geschweige denn von den restriktiven Bestimmungen für DDR-Seeleute. Es wäre völlig sinnlos gewesen, ihm die Diktatur einer Staatspartei näher zu bringen. Kurzum, ich erzählte ihm von meiner Heimat ohne das eigene Nest zu beschmutzen.

Fortan standen die guten Seiten der Deutschen Demokratischen Republik auf der Agenda. Ihn zu beeindrucken, fiel mir nicht schwer, denn er war sehr angetan vom sauberen Schiff, der freundlichen Besatzung und unserer professionellen Dienstdurchführung beim Löschbetrieb. Um diesen Eindruck noch zu toppen, unterlag ich der törichten Anwandlung, Mr. Al Wahadi in meine sozialistische Heimat einzuladen. Dies bedurfte natürlich meisterlicher Logistik in Vorbereitung und Durchführung, um meinen Besuch in spe wohlbehalten vom Persischen Golf bis in den Thüringer Wald zu lotsen. So schlug ich meinem neuen Freund vor, im Anschluss an seine jährliche Nordeuropa-Tournee im Herbst einen Abstecher ins beschauliche Bonn zu machen und sich bei der Ständigen Vertretung der DDR zu melden. Zur Unterrichtung der dortigen Behörden stellte ich ihm ein Gesuch in englischer und deutscher Sprache aus, aus dem hervorging, dass ich den Bürger Al Wahadi aus Qatar für eine Woche ins Thüringische einlade und für alle Belange wie Unterkunft, Versorgung,

Behördengänge usw. einschließlich einer ordnungsgemäßen Rückführung verantwortlich bin. Die Zugverbindung Köln–Warschau via Eisenach schien mir geradezu ideal; mit dem dringenden Hinweis, in Eisenach aus- und in den Personenzug mit dem Ziel ‚Meiningen‘ einzusteigen.

Nun war er da! An jenem Freitagabend. Der Besuch aus 1000 und einer Nacht, gut angekommen im sozialistischen Alltag mit dem spröden Charme der DDR-Neubaugebiete. Wir hießen unseren Gast herzlich willkommen, ungefähr so als wenn sich ein befreundeter Fahrensmann nach langer Zeit wieder mal sehen lässt. Bewirtung, Stimmung und Gespräche konnten nicht besser sein – bis die Frage im Raum stand, wie denn die Anreise auf dem innerdeutschen Schienennetz gewesen sei. Die Antwort war vollen Lobes. Mitreisende Studenten in geselliger Runde bei Gitarrenspiel und kumpelhaften Gesten, eine Flasche Sternburg-Bier war auch dabei, sorgten für eine angenehme, kurzweilige Bahnfahrt. Hellhörig, ja mit einem Schlag nüchtern, wurde ich, als ich vernahm, dass das Jungvolk in Halle bzw. Erfurt wieder das Abteil verließ. Halle? Was macht denn der Zug in Halle?!

Klar, wenn man von Stockholm nach Berlin-Tegel fliegt, den Check Point Charlie unbescholten gen Osten passiert und in einem Abteil des Rennsteig-Expresses Berlin–Meiningen in geselliger Runde Platz nimmt. Ohne zuvor, wie geplant, einen Abstecher beim Ständigen Vertreter Ewald Moldt, Godesberger Allee, in Bonn getätigt und die Besuchsgenehmigung in die DDR erhalten zu haben. Das einzige Dokument, welches er in den Händen hielt, war ein in ostdeutscher Sprache gehaltenes Papier, das ihm erlaubte, den Grenzübergang zu passieren mit der Auflage, den Ostteil Berlins, Hauptstadt der DDR, bis 24 Uhr in Westrichtung wieder zu verlassen.

Ein Blick auf die Uhr weit nach Mitternacht zeigte mir an, dass unser Gast nicht nur räumlich sondern auch zeitlich sehr weit weg war von den Bestimmungen der staatlichen Organe für Ordnung und Sicherheit. Um die selbstverschuldete Unordnung nicht weiter ausufern zu lassen, beschloss man, das gesellige Beisammensein zu beenden und zu Bett zu gehen.

Am Rande sei erwähnt, dass sich auch dieses Unterfangen als kompliziert herausstellte. Unser Gast bestand darauf, ein Taxi zu bestellen, die verbleibende Nacht in einem Hotel gehobener Klasse zu verbringen und auch dort das Frühstück einzunehmen.

Ein weltmännisches Ansinnen, welches im Bezirk Suhl wie in den meisten Landesteilen völlig absurd war. Nach längerer Erörterung kam mir der rettende Gedanke, der ihn letztlich einlenken ließ: In Deutschland ist es unumstößlicher Brauch, dass der Gast die erste Nacht der Gastfreundschaft in der Hospitalität des Gastgebers verbringt.

Für mich war die Nacht natürlich gelaufen. Mein Denken drehte sich nur noch darum, wie ich den folgenden Samstagvormittag bei der VP-Meldestelle für Bürger der BRD und Westberlins erträglich, also erfolgreich gestalten könnte.

Mit einer optimistischen Strategie im Kopf machten wir uns nach dem späten Frühstück kurz vor Behördenschluss auf den Weg zur VP-Meldestelle. Ohne großes Aufsehen nahm ich mit Abdul, nun westlich gekleidet, die erste Hürde der Registrierung beim vorgelagerten Wachposten.

Kurz vor 12 Uhr betraten wir nach forschem Anklopfen Zimmer 112 des Polizeikreisamtes Meiningen.

(Im Weiteren bitte ich den geneigten Leser, sich in die Befindlichkeit meines überseeischen Gastes zu versetzen und die Versicherung meinerseits zur Kenntnis zu nehmen, dass sich alles so zugetragen hat, wie von mir geschildert, denn es kommt mir noch immer vor, als wenn es vorgestern gewesen wäre.)

Der Anblick der weiblichen Polizeikraft mit ihrem fragenden, fast ängstlichen Blick ließ mich einen schweren Gang erahnen. Die Beamtin war mit dem Verstauen von westlichen

Delikatessen in einen bunten Plastebeutel aus dem hauseigenen Intershop beschäftigt und bis zu unserem Erscheinen sicher in gehobener Stimmung auf ein erfreuliches Wochenende in Familie. Auch ihr schwante nichts Gutes bei unserem Eintritt, nämlich Ungemach und Störung des verdienten Feierabends. Gereizte Atmosphäre durchwaberte das behördliche Ambiente, wo wir vor einer robusten, hölzernen Barriere Stellung bezogen.

Unsere freundliche Begrüßung konnte die Situation nicht entschärfen. „Kennen Sie nicht die Sprechzeiten, es ist gleich Dienstschluss“.

„Gestern Abend habe ich Besuch bekommen, den ich hiermit anmelden möchte. Mr. Abdul Al Wahadi kommt aus Doha, der Hauptstadt Qatars und möchte aufgrund meiner Einladung gerne ein paar Tage zu Besuch bleiben.“ Mit der Bemerkung, den Besuchswunsch wohlwollend zu prüfen und einem 4-Tage-Aufenthalt stattzugeben, überreichten wir Personalausweis und Reisepass. „Ich gebe überhaupt nichts statt“, dabei lauter werdend, „wieso laden Sie solche Leute ein und wie kommt dieser Mann überhaupt hierher?“ Ich setzte die Polizistin von meinem Schreiben hinsichtlich Einreiseantrag an die Ständige Bonner Vertretung in Kenntnis und informierte sie, dass dieser Mann nunmehr über Westberlin eingereist ist und per Bahn Meiningen wohlbehalten erreicht hat. „Im Übrigen hat er bis jetzt einen guten Eindruck von unserem Land, und ich möchte ihm gerne noch Thüringen zeigen, auch die Bezirkshauptstadt Suhl, Oberhof und Eisenach mit Wartburg.“

Nachdem sie den Passierschein der Grenzorgane von Berlin gesichtet hatte, forderte sie uns auf, sofort den Raum zu verlassen. Völlig verwirrt von dieser plötzlichen Wendung nahm ich die schroffe Aufforderung mit Dank an. In der Absicht, den geordneten Rückzug einzuleiten, gab ich der Beamtin das Versprechen, meinen Gast in jeder Hinsicht angemessen zu betreuen und ihn termingerecht wieder auf Rückfahrt nach Berlin zu schicken.

Ich hätte es mir denken können, wollte aber nicht. Die rein äußerlich durchaus ansprechende Beamtin verlor nunmehr völlig die Contenance und brüllte uns an: „Verlassen Sie sofort den Raum, warten Sie draußen vor der Tür, bis ich Sie wieder hereinrufe!“ Durch die Tür konnte man entfernt ein lebhaftes Telefonat vermuten, uns betreffend. Beängstigende Gedanken gingen mir durch den Kopf. Ob dieses Dramas begann ich mich vor meinem Gast zu schämen, und wie konnte ich selbst aus dieser Situation noch glimpflich herauskommen?

Wieder in der Höhle der Löwin begann ich mit besänftigenden Worten: „Können Sie sich vorstellen, mit welchen guten Eindrücken von unserem Land mein Gast wieder die Heimreise antreten würde, wenn ich ihm einen Teil Deutschlands zeigen könnte, einfach nur Land und Leute kennenlernen. Er wird erzählen von einem anderen, guten Teil Deutschlands.“

Natürlich hatte ich keine positive Antwort erwartet.

„Als Auslandskader müssten Sie unsere Gesetze über Besuchsregelungen für Bürger des NSW kennen. Gesetze, gegen die Sie verstoßen haben! Die Genossen in Berlin suchen bereits diesen Mann. Um 13.42 Uhr fährt der nächste Zug. Sie sind verantwortlich, dass er noch heute in Berlin ankommt.“ Mein Widerstand war, zumindest in Formfragen, noch nicht gebrochen. Aus Verängstigung wurde ein Anflug von Wut und Aufmüpfigkeit: „Wie stellen Sie sich das vor? Ich wohne im Neubaugebiet und wir sind zu Fuß hier. Im Übrigen ist dieser Mann Chief Security Officer des Hafens Doha und ich hatte in der Funktion des Ersten Offiziers mit ihm dienstlich in Sachen Sicherheit und Ordnung zu tun. Sprechen Sie in einem anderen Ton mit uns, ansonsten möchte ich bitte Ihren Vorgesetzten sehen. Und jetzt teilen Sie den Genossen in Berlin mit, dass mein Kurzbesuch einen Zug später fährt.“

Wir gingen von alleine vor die Tür. Das peinliche Prozedere wiederholte sich. Mit der Maßgabe, unbedingt Mr. Al Wahadi baldmöglichst der deutschen Reichsbahn zuzuführen, verließen wir den unwirtlichen Ort und begaben uns wieder auf den Heimweg.

In der Wohngebiets-Gaststätte „Drushba“ nahmen wir alle das erste und letzte gemeinsame Mittagsmahl ein. Es herrschte bedrückte Stimmung. Ich war müde geworden,

hatte keine Lust, einem reisefreieitlichen Bürger aus Qatar die Reisebestimmungen der Deutschen Demokratischen Republik näher zu erläutern. Diese kannte ich natürlich auch schon zwei Monate zuvor, aber ein länderübergreifender Versuch zur freundschaftlichen Kontaktaufnahme schien es mir wert. Wenig später, zum Abschied auf dem Bahnsteig waren Ohnmacht und Traurigkeit das beherrschende Gefühl.

Doch vergesse ich nicht eine Bemerkung meines kleinen Sohnes André auf dem Heimweg, welche mir wieder ein Lächeln hervorlockte: „Vati, welche Sprache ist denn das, mit der ihr gesprochen habt?“ „Das ist Englisch, die Weltsprache“, erwiderte ich. „Ich möchte auch bald Englisch lernen, da haben wir eine Geheimsprache und die Mutti weiß nicht, was wir sagen.“ Dieser amüsanten Logik konnte ich mich nicht verschließen, und schon sah die Welt wieder etwas lustiger aus.

Und wer wäre damals schon auf den Gedanken gekommen, dass in gerade mal acht Jahren, auch in einem Herbst, dieser ganze Spuk von Bevormundung und Willkür ein Ende hat. Wen's interessiert: Einen Tag später, noch am Sonntagabend, war ich per Bahn in Rostock, um am Montag früh unverzüglich die Genossen der Kaderleitung und Inspektion über diesen nicht autorisierten Besuch zu informieren. Bedauern über mein Fehlverhalten, Selbstkritik und Entschuldigung ließen seitens der Deutschen Seereederei den Gedanken des Einforderns meines Seefahrtbuches zum Glück nicht aufkommen.

Redaktion

Nur für den Dienstgebrauch – die Reedeordnung

Wer heute von Warnemünde mit einem Ausflugsdampfer einen kurzen Abstecher auf die vorgelagerte Reede unternimmt oder nach kurzer Überfahrt in Kühlungsborn an Land geht, wer eine der Ostseefähren vom Rostocker Überseehafen nach Gedser oder Trelleborg nutzt, wer vom Alten Strom zum Hochseeangeln aufbricht oder den schweren Gang einer Seebestattung antreten muss, wer zur Hanse Sail mit einem Traditionssegler eine Abendfahrt auf See genießt, wer seine Jacht vom Berliner Müggelsee an die Hohe Düne verlegt hat, wer im steifen Wind zwischen Wilhelmshöhe und der Warnemünder Mole surft oder im knallroten Gummiboot dort herum paddelt, der erinnert sich kaum noch daran, dass die Ostsee entlang der Küstenlinie des vormaligen Bezirkes Rostock einstmals das Tote Meer genannt wurde.

Zu diesem zweifelhaften Prädikat wurde dem Gewässer auch durch die sogenannte Reedeordnung verholten.

Öfters mussten auch Schiffe der DSR mehr oder weniger lange auf Reede Warnemünde ausharren, bevor sie in Rostock einlaufen konnten. Kamen die Schiffe von Großer Fahrt nach Monaten zurück, entwickelte sich dieser Umstand für den Seemann an Bord und seine Angehörigen an Land zu



einer besonderen Belastung. Um diese etwas abzumildern, regulierte die Reedeordnung die Fahrt zu dem vor Anker liegenden Schiff für Familienmitglieder. In den 1980er-Jahren wurden die Voraussetzungen für einen Bordbesuch auf offener Reede im Zuge der grassierenden Angstpsychose immer mehr verschärft.

Anfangs wurde für alle Verwandten 1. Grades, dazu gehörten jedoch nicht Verlobte, die Genehmigungen dafür von den Flottenbereichen erteilt, in Ausnahmefällen sogar nur vom Dispatcher. Die Mitnahme von Kindern in Begleitung Erwachsener konnte ab einem Alter von sechs Jahren, in Ausnahmefällen auch jüngeren Kindern erfolgen. Um 7.30 Uhr und 14.30 Uhr erfolgten die Abfahrten auf Reede vom Überseehafen, Liegeplatz 30 werktags, bzw. 8.00 und 14.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen.

In Durchsetzung des Grenzgesetzes vom 25. März 1982 wurde diese unter den gegebenen Umständen noch relativ großzügige Regelung stark eingeschränkt. Das Befahren der Reede Warnemünde aus privaten Gründen war im Sinne des § 25, Absatz 2 des Gesetzes grundsätzlich nicht mehr möglich. In besonderen Fällen, die nicht näher definiert waren, galt eine Ausnahmeregelung. Demnach waren Privatbesuche der auf Reede Warnemünde liegenden Schiffe der DSR nun nur noch mit einer „Genehmigung zum Befahren der Gewässer der DDR außerhalb des Bereiches der Grenzzone“ möglich. Diese Genehmigung wurde mit einem Formblatt erteilt, PM18 bezeichnet. Die Genehmigung musste anfangs mit einem Formular namens PM6 beim zuständigen Bereichsdirektor des Schiffes beantragt werden. Der Personenkreis wurde eingeschränkt auf die Ehepartner der Seeleute sowie im Haushalt lebende Kinder ab dem vollendeten 10. bis zum 16. Lebensjahr in Begleitung des „reedeberechtigten“ Erwachsenen. Zu den Reedeberechtigten gehörten außerdem die Eltern lediger Seeleute, wenn der Seemann noch im gemeinsamen Haushalt lebte.

Das damit verbundene Genehmigungsverfahren ließ sich an Irrwitz kaum überbieten. Gleichwohl sei das Prozedere an dieser Stelle aufgeführt, um diese Feststellung zu untermauern.

Der Antragsteller hatte das bewusste Antragsformular PM6 beim Operativzentrum des Kombines KSH, der bisherigen Chefdispatcherzentrale oder bei der Kaderabteilung des Einsatzbereiches zu empfangen und auszufüllen. Sodann war der ausgefüllte Antrag vom Antragsteller in der Kaderabteilung des zuständigen Einsatzbereiches zur Bearbeitung abzugeben. Nach der erfolgreichen Bearbeitung wurde der durch Unterschrift bestätigte Antrag dem Antragsteller wieder ausgehändigt, nach Minuten, Stunden, Tagen – man weiß es nicht. Unterschriftsberechtigt waren der Generaldirektor und die bevollmächtigten Leiter, wie der Stellvertreter des Generaldirektors und die Direktoren der Fachbereiche. Nun hatte sich der Antragsteller mit dem Antragsformular persönlich bei der Meldestelle der Deutschen Volkspolizei im Gebäude der DSR vorzustellen. Wenn der Antrag dort bearbeitet und genehmigt worden war, wurde dem Antragsteller die Genehmigung in Form des Blattes PM18 ausgehändigt, nach Minuten, Stunden, Tagen – man weiß es nicht.

Zur schnelleren Bearbeitung der Anträge konnten die Kapitäne die Möglichkeit einer Vorinformation nutzen, wer da wohl und von wem an Bord mit Bangen und Hoffen erwartet wurde. Dazu mussten an das Operativzentrum folgende Angaben über das Besatzungsmitglied gemeldet werden: Familienname, Vorname, Geburtsdatum, Wohnanschrift. Gleiches galt für die zu erwartenden Besucher.

War eine solche Voranmeldung erfolgt, wurden die erforderlichen Arbeitsschritte durch die Kaderabteilung veranlasst. Ein Mitarbeiter der Kaderabteilung empfing bei der Volkspolizei die Genehmigung PM18 und hinterließ diese bis zum Eintreffen des Reedebesuchers beim Flottendispatcher. Dort konnte sie gegen Quittung in Empfang genommen werden.

Reedeberechtigte Personen durften nur ab Überseehafen Ladenstraße Liegeplatz 30 auf Reede befördert werden. Der Personalausweis war mitzuführen. Die Genehmigung galt

nur für eine einmalige Aus- und Einreise. Bei der Einklarierung nach Einlaufen waren die Genehmigungen bei der Passkontrolleinheit abzugeben.

Doch noch befand sich der freudige Besucher nicht im Überseehafen und bevor es zu diesem „Ende gut, alles gut“ kam, galt Folgendes: „Bürger der DDR, die für das Anfahren der Reede Rostock-Warnemünde das Reedefahrzeug ab Anlegestelle Überseehafen (Liegeplatz 30) benutzen wollen, haben sich in der Passierscheinstelle des Überseehafens gegen Vorlage ihres Personalausweises und der Genehmigung zum Befahren der Gewässer der DDR außerhalb der Grenzzone im Bereich der Reede Rostock-Warnemünde, einen Passierschein ausstellen zu lassen. Dieser Passierschein ist nach Wiedereinreise beim Verlassen des Überseehafens dem Kontrollposten des Zentralen Betriebsschutzkommandos Hafenpolizei zu übergeben. Den Reedebesuchern, die mit Passierschein den Überseehafen betreten, das Reedefahrzeug ab Überseehafen benutzt haben und nach der Wiedereinreise in Warnemünde das Reedefahrzeug verlassen, hat der Fahrzeugführer des Reedefahrzeuges den Passierschein abzufordern, das Von-Bord-Gehen mit Datum und Uhrzeit auf dem Passierschein einzutragen und mit seiner Unterschrift zu bestätigen.“ Wenn man so will, kam zum Netz gegen drohende Republikfluchten damit noch der doppelte Boden hinzu.

Ab Mitte der 1980er war es dann möglich geworden, auch vom DSR-Anleger in Warnemünde, Neuer Strom, mit dem Reedezubringer abzulegen.

Bevor dieses bürokratische Monstrum höchst offiziell in Gang gesetzt werden musste, sollte allerdings geprüft werden, ob der Seemann während der Reedezeit seines Schiffes freie Tage abgelten kann, die er dann mit seiner im „Haus Sonne“ untergebrachten Familie verbringen könnte. Das war der Weisheit letzter Schluss.

Das Fazit dieser Geschichte: Im Gegensatz zur jüngeren Vergangenheit lässt sich eine Grenze sehr wohl schützen, sogar vor den eigenen Bürgern.

Bernd Wurlitzer

Als DDR-Journalist auf Schiffen der DSR Richtung Westen – die Hintergründe

Etwa ein halbes Jahr weilte ich insgesamt an Bord von zwei DDR-Handelsschiffen. Das ist nicht erwähnenswert – interessant wird es dadurch, dass die Schiffe von den Häfen Rostock und Wismar linksherum fuhren, in die westliche Welt. Und ich war freier Journalist, also ohne eine Dienststelle, die mich zum sogenannten „Reisekader“ hätte schulen und delegieren können. Heute bekomme ich oft die Frage gestellt, wie ich das mit den Ausreise-Genehmigungen hinbekommen habe. Denn über das Wie sprach man zu DDR-Zeiten im Kollegen- und Verwandtenkreis nicht. Deshalb hier erstmals nach 40 Jahren Hintergrundinformationen. Sie beginnen in unserem damaligen Berliner Wohnhaus in der Neumagener Straße.

Die Aufregung war groß. Frau M. passte mich ab; sie stand in ihrer Korridortür, um hinter vorgehaltener Hand zu flüstern: „Heute haben sich zwei Herren nach Ihnen erkundigt. Was die alles wissen wollten.“ Frau M. holte tief Luft und zählte es auf. Wenig später klingelte unsere Nachbarin Sabine und drängte in die Wohnung: „Ich darf es nicht sagen, musste ich zwei Männern versichern. Aber von mir sollst du es erfahren. Die hatten viele Fragen, auch wer zu Besuch kommt und ob ihr zu Staatsfeiertagen die Fahne raushängt.“ Die Gerüchteküche brodelte. Vielleicht, wurde spekuliert, hat der Wurlitzer jemand belästigt oder in der Kaufhalle gestohlen. Die Schnüffler verschwiegen den Grund ihrer Neugierde. Sie gaben sich als

Mitarbeiter des Rates des Stadtbezirkes aus. „Die Überprüfung wurde unter der Legende Kaderfragen geführt“, steht in den Stasi-Unterlagen, in die ich erstmals 1992 Einblick nehmen konnte. Damals versuchte ich zu erläutern: „Ich möchte auf Reisen gehen, in die westliche Richtung, mehrere Wochen auf einem Schiff.“ Die Schnüffelei – wer es war, konnte ich nur vermuten – verriet mir, mein Reiseantrag wird bearbeitet.

Seit 1973 bin ich freier Journalist. Ich liefere Texte und Fotos, denn beides habe ich studiert. Ich übernahm Aufträge für Broschüren und Fotos für Ausstellungen. Von mir erschienen Bücher in mehr als 300 Ausgaben und Auflagen, viele davon mit meiner Frau Kerstin. In Ost und West hielt ich Dia-Vorträge wie „Vom Pergamonaltar zum Goethehaus zu Weimar“ und „Zypern – Insel zwischen drei Kontinenten“. Die Arbeit für die Wochenpost, Tribüne, NBI, Für Dich, National-Zeitung, Kultur im Heim und Handelswoche florierte. Zur Erinnerung habe ich sie hier aufgeführt, weil von all diesen Blättern keins die Wiedervereinigung überlebte.

In der Zeitschrift „Der deutsche Straßenverkehr“ entdeckte ich einen Beitrag des berühmten Zeichners und Karikaturisten Gerhard Vontra, in dem er über eine seiner West-Reisen auf einem DDR-Handelsschiff berichtete. Wenn der Vontra, warum nicht auch der Wurlitzer? „Versuch es doch“, ermunterte mich meine Frau. Vontra setzte sich mit mir zusammen, um mich mit der Vorgehensweise bekannt zu machen. Die begann mit einem Brief an das Ministerium für Verkehrswesen. Meine Begründung für die Reise: Als Journalist möchte ich in Wort und Bild über die Arbeit und das Leben auf dem Schiff informieren und über das, was ich an Land kennenlerne. In dem Ministerium entschied – kaum zu glauben, aber wahr – ein Stellvertretender Minister über: Mitfahren „ja“ oder „nein“. Dieser Vize-Minister Dr. Heinz Rentner antwortete mir, er habe keine Einwände und: „Voraussetzung für die Durchführung dieser Reise ist jedoch die Genehmigung zur Ausreise durch die Organe der Deutschen Volkspolizei, wenden Sie sich an das zuständige Polizei-Revier Ihres Wohngebietes.“ Dort drehte die Mitarbeiterin meinen Antrag hin und her, denn so etwas hatte sie wohl noch nicht gehabt. „Einen Moment“, bekam ich zu hören. Sie verließ den Raum, vermutlich um sich zu beraten. Ihre knappe Antwort nach der Rückkehr: Man werde meinen Antrag weiterreichen. Wohin? „An das Ministerium des Innern. Wir sind dafür nicht zuständig.“

War die Schnüffelei in unserem Haus gut für mich gelaufen? Lassen sie mich fahren? Die Ungewissheit machte mich fertig. Sie endete positiv. In einem Schreiben der Abteilung Pass- und Ausländerangelegenheiten des Ministeriums des Inneren (Mdl) bat man mich: „Kommen Sie in Ihrer Reiseangelegenheit in die Dienststelle, Zimmer 2038, und bringen Sie Ihren Reisepass und 15 Mark für Verwaltungsgebühren mit.“ Dem Reiseantrag war also zugestimmt worden! Wohin wird mich das Schiff bringen? Das müsste Herr Schramm von der Abt. Passagierschiffahrt des VEB Deutfracht/Seereederei (DSR) wissen. Von dem erfuhr ich am Telefon: Wenn Passagiere auf einem Handelsschiff mitfahren dürfen, würden zwei Kammern für je zwei Personen zur Verfügung stehen. Aber im Augenblick habe er auf keinem Schiff einen Platz für mich. Nach einer Pause schob Herr Schramm lachend hinterher: „Rechtsherum ist sofort möglich, aber das möchten Sie ja wohl nicht?“ Rechtsherum, das war mir bereits bekannt, hieß für die Seeleute in Richtung Sowjetunion, linksherum bedeutete die freie westliche Welt. Und für mich als Passagier auch: Mit DDR-Mark in und durch den Westen fahren.

Die Tage vergingen. Bis Herr Schramm sich am Telefon meldete. Jetzt habe er einen Platz für mich, auf dem MS KARL MARX mit dem Ziel Basra im Persischen Golf. Okay, sagte ich freudig, aber meine Zusage war voreilig. Beim Blick in den Reisepass stellte ich fest, durch die Verzögerung war das Ausreisedatum im Visum abgelaufen. Erst hatte ich ein Visum und kein Schiff, jetzt war es umgekehrt. Also wieder zum Mdl. Warten, Pass abgeben, wieder Tage warten ... Die KARL MARX war inzwischen ohne mich ausgelaufen. Erneut gab es kein Schiff! Deshalb fast täglich telefonische Anfragen bei Herrn Schramm in Warnemünde, was den

sichtlich nervte. Endlich hatte er eins mit einer interessanten Route, die SCHWARZA. Und das Datum im Ausreisevisum und das Datum des Auslaufens passten. Der Beförderungsvertrag R 15/79 der DSR kam: Mit dem MS SCHWARZA ins Rote Meer und zurück – für 1.638 Mark der DDR, inklusive Vollverpflegung, aber unbestimmter Rückkehrtermin.



Auszug „Junge Welt“ – Fortsetzungsreportage in Wort und Bild

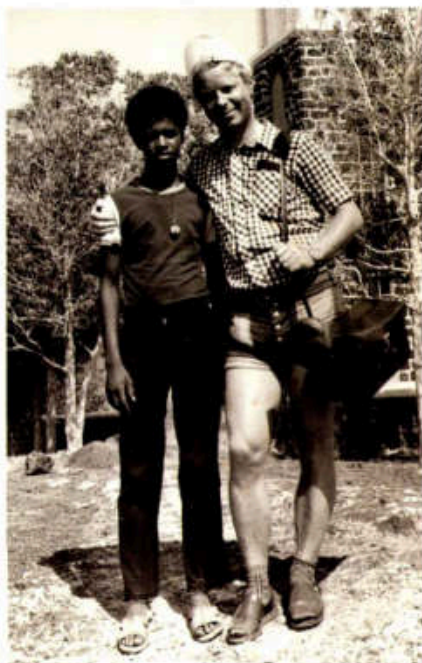
Tränen. Ich dachte an meine Familie, die ich jetzt gern bei mir gehabt hätte, an Tausende andere. Solche ergreifenden Momente hatte ich unterwegs noch mehrfach. Dass ich das alles erleben darf! Welch ein Privileg!

Nach meiner Rückkehr war das Interesse der Redaktionen groß, von der Fortsetzungsreportage bis zu kleinen Bild-Text-Berichten. So druckte die Junge Welt, die Tageszeitung des Jugendverbandes FDJ mit einer täglichen Auflage von mehr als 1,5 Millionen Exemplaren, im Herbst 1979 die Reportage. „Auf großer Fahrt – Bernd Wurlitzer notierte und fotografierte in neun Ländern auf drei Kontinenten.“ Jeden Freitag, sechs Wochen lang, erschien ein Teil.

Schiffsreise Nr. 2

Von der Reise mit der SCHWARZA im ersten Halbjahr 1979 bin ich euphorisch zurückgekehrt. Für das nächste Jahr beantragte ich eine Reise nach Südamerika – Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, für einen DDR-Bürger, also auch für mich, unerreichbare Traumstädte. Und dann noch auf der Hin- und Rückfahrt, sozusagen als Beigabe, Rotterdam und Hamburg. Wenn das Wirklichkeit werden sollte, glich das einem Fünfer im Lotto. Der Stellvertretende Verkehrsminister stimmte zu, doch beim Ausreisevisum hakte es im Mdl. Mit der Bemerkung, der Antrag sei unvollständig, erhielt ich ihn zurück. Es fehle die Befürwortung durch meine Dienststelle und den zuständigen Minister. Es war zum Verzweifeln! Dienststelle? Zuständiger Minister? Beides konnte ich als freier Journalist nicht vorweisen. Meinen ersten Antrag hatte ich, mehr nebenbei, zum Verband der Journalisten gebracht. Wieder so? Dort war ich nur beitragszahlendes Mitglied. Ich gab den Antrag im „Haus der Presse“ in der Friedrichstraße 101 ab, und der Vorsitzende Harri Czepuck, dem ich nie begegnet bin, schrieb „Einverstanden“ darunter. Verrückt! Aber daraufhin bekam ich das Ausreisevisum. Nach Südamerika durfte ich in Wismar auf die EILENBURG mit Wolfgang Schneider als Kapitän

Am Freitag, dem 2. März 1979, legten wir 21.50 Uhr in Rostock ab. Überall viel Eis und Schnee. Es war einer der schlimmsten Kältewinter. Auch im Nord-Ostsee-Kanal gab es Behinderungen. Aber am Sonntag stand ich im Hamburger Hafen. Es waren meine ersten Schritte hinter Mauer und Stacheldraht. Irgendwie unfassbar! Bei den Landungsbrücken kamen mir die



Der Autor in Assab mit Melkey Takle

aufsteigen. Im Beförderungsvertrag Nr. R 14/80 der Abteilung Passagierschiffahrt der DSR steht: 2.160 Mark der DDR hatte ich zu bezahlen. Nach meiner Rückkehr erfolgten wieder viele Veröffentlichungen.

Große und kleine Erlebnisse

Vor den Schiffsreisen hatte ich mit Redaktionen konkrete Vorhaben abgesprochen, um unterwegs zielgerichtet zu recherchieren und zu fotografieren. So mit der Zeitschrift „Der deutsche

Mann über Bord

● Schrilie Sirenentöne auf dem Motorschiff „Schwarze“ jagen die wachreifen Offiziere aus den Kojen, die Matrosen lassen ihre Arbeiten im Stich, die Stewardessen stellen Teller und Tassen ab... Mann-Über-Bord-Manöver auf der Reede von Port Sudan im Roten Meer. Im Unglücksfall muß jeder wissen, welche Pflichten er zu erfüllen hat. Deshalb werden die verschiedensten Rettungsaktionen in genau festgelegten Abständen auf den rund 200 Schiffen der Handelsflotte der DDR trainiert. Diesmal heißt es „Aussteigen“. Über die „Jakobsleiter“, eine lose, schaukelnde Strickleiter, klettern die zum Bootstrupp gehörenden Männer nach unten. Das Boot nimmt Kurs auf einen ausgeworfenen Rettungsring, der den Kameraden simuliert, der aus der See geborgen werden soll.

Die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See zu erhöhen, ist eines der Anliegen

der IMCO, der zwischenstaatlichen beratenden Seeschiffahrtsorganisation. Diesem Organ der Vereinten Nationen gehören gegenwärtig 109 Staaten an, darunter die DDR.

Text und Fotos:
Bernd Wurlitzer



Kapitän Erhard Fietz verfolgt, wie das Rettungsboot zu Wasser gelassen wird.

Nach dem Manöver: Stewardess Christiane Pilz und Koch Lothar Menge beim Kartoffelschälen. Funkoffizier Siegfried Prommer empfängt von Rügen-Radio die neuesten Nachrichten. Vollmatrose Michael Hoyer hängt angeschnallt außenbords und schwingt den Finsel.



Straßenverkehr" die Serie „Auf anderen Straßen.“ In Wort und Bild berichtete ich, wie es in anderen Ländern auf den Straßen zugeht. Doch eines Tages wurde die Serie unerwartet eingestellt. Ich ahnte, wer seine Finger im Spiel hatte. Bei einem Bier bestätigte mir Redakteur Sch., dass ich richtig lag. Das „Große Haus“ habe „empfohlen“, die Serie zu beenden. Die Begründung soll gewesen sein: „Wer interessiert sich schon dafür, wie es auf den Straßen in Belgien, Spanien oder Brasilien zugeht?“ Das „Große Haus“ war das Synonym für das Gebäude des Zentralkomitees der SED, wo die mächtige Abteilung Agitation über Veröffentlichungen bestimmte. In die Serie hatte ich die sozialistischen Länder einbezogen, die aber auch nicht erwünscht waren, wie ich hörte. Man wolle kein Verlangen wecken, mit dem eigenen Pkw dorthin zu reisen.

Wir DDR-Journalisten hatten die Schere im Kopf, übten Selbstzensur. Meine beiden Kapitäne, Erhard Plota und Wolfgang Schneider, waren heilfroh, wenn sie alle Crewmitglieder in die Heimat zurückbrachten. Oftmals verzeichneten die Besatzungen im letzten westlichen Hafen, meist in Hamburg, Schwund – weil jemand abhaute. Das in einer Reportage zu erwähnen, war unvorstellbar.

Wie auch Folgendes tabu war: DDR-Passagiere auf DSR-Schiffen benötigten für den Landgang ein Einreisevisum im Reisepass, das wir nicht besaßen. Aber fast überall stellten uns die Behörden Hafenausweise mit Passfoto und Stempel aus, mit denen wir problemlos das Hafengelände verlassen konnten. In Assab (heute Eritrea) im damals sozialistischen Äthiopien begrüßten uns große Bilder von Marx, Engels und Lenin. Ich fühlte mich auf Anhieb „heimisch“. Doch den Passagieren aus der „brüderlich verbundenen“ DDR untersagten die damals herrschenden „Revolutionäre“ das Schiff zu verlassen. Hier gab es keine Hafenausweise. Für mich brach eine Welt zusammen. Ich bin zum ersten Mal in Afrika, darf aber afrikanischen Boden nicht betreten. SCHWARZA-Kapitän Erhard Plota erwies mir einen wahrlich mutigen Freundschaftsdienst: Er vertraute mir sein Seefahrtsbuch an. Und so betrat ich am 12. April, dem 42. Tag unserer Reise, 18.35 Uhr Ortszeit unter dem Namen „Erhard Plota“ erstmals afrikanischen Boden. Für Nicht-Seeleute: Das Seefahrtsbuch war ein international anerkannter Pass für Besatzungsmitglieder und für einen unkomplizierten Landgang erforderlich.

4,20 DM konnten wir Passagiere pro Hafenliegetag an Bord eins zu eins umtauschen. Bei der SCHWARZA-Reise waren das für 24 Hafenliegetage 100,80 Mark der DDR getauscht in 100,80 DM. In Aden reichte das „Tagegeld“ knapp für die Taxifahrt zur DDR-Botschaft. Dort wollte ich mir einige Informationen besorgen. Dem Diplomaten zeigte ich meinen Reisepass, doch der schaute mich befremdlich an: „Sie sind uns von Berlin gar nicht avisiert worden.“ Ich: „Wer sollte das machen?“ Er: „Die Dienststelle, die Sie geschickt hat.“ Ich: „Mich hat keine Dienststelle geschickt.“ Er: „Es muss Ihnen doch jemand den Auftrag zu dieser Reise erteilt haben.“ Ich: „Das habe ich selbst gemacht, ich bin als freier Journalist meine eigene



MS SCHWARZA (1974)

Dienststelle." Für einen DDR-Diplomaten war das nicht vorstellbar. Sei wachsam Genosse, dürfte er sich gesagt haben, vielleicht steht gar kein DDR-Journalist vor dir, sondern ein verkappter Klassenfeind. Abrupt beendete er die Begegnung mit: „Ich habe jetzt leider keine Zeit mehr.“ Auch auf den Schiffen beschlich mich ab und zu das Gefühl, dass es mir gegenüber eine gewisse Zurückhaltung gab. Die Passagiere, abgesehen von den manchmal mitreisenden Ehefrauen, waren üblicherweise im Rentenalter und da fuhr plötzlich einer im Alter von etwa 40 Jahren mit und interessierte sich auch noch ausgiebig für das Leben der Crew-Mitglieder.

SCHWARZA-Kapitän Erhard Plota trat uns Passagieren vorbehaltlos gegenüber, er integrierte uns in das Bordleben, so, als würden wir zur Crew gehören. Der Kapitän und ich vertrauten uns, wir führten offene Gespräche, nicht selten bis nach Mitternacht, beispielsweise über die Politoffiziere an Bord („Welch ein Glück, dass wir auf dieser Reise keinen dabei haben.“) und die Schikanen des DDR-Zolls. Erhard reichte mir meinen ersten PLAYBOY mit dem Hinweis „Aber vor der Einreise in Rostock entsorgen!“ Und zum Lesen gab er mir Bücher von Johannes Mario Simmel und Heinz G. Konsalik, die beide nicht in der DDR verlegt wurden und die ich gerne eingeschleust hätte, um sie Freunden zum Lesen zu geben.



Blick zum Zuckerhut in Rio de Janeiro

Zur Reise mit der EILENBURG und nach Rio de Janeiro: An diesem 15. Oktober blies ein kühler Wind. Den Brasilianern war es am Strand von Copacabana zu kalt. Weit und breit konnte ich niemand sehen. In Südamerika war Frühling – 24 Grad zeigte gestern das Thermometer in den Mittagsstunden. Nach dem Frühstück hatte ich mich aufgemacht, in der Fototasche zwei Pentacon-six, eine für Farbdias, die andere für Schwarz-Weiß-Fotos. Ich wollte das Objektiv wechseln, hockte mich in den Sand, stellte die Fototasche ab. Links neben mir lag ein Gehäuse, also die Kamera ohne Objektiv und Prismensucher. Plötzlich kam von hinten eine Hand, griff das Gehäuse und sauste davon. Nach einer Schrecksekunde ließ ich alles liegen und rannte dem jungen Mann hinterher. Doch plötzlich durchzuckte es mich: Ein Komplize könnte die von mir zurückgelassenen Fotosachen davontragen. Also brach ich meine Verfolgungsjagd ab – das Kameragehäuse war somit weg. Für den Dieb war es ohne Objektiv und Sucher nutzlos, nur Schrott. Kapitän Schneider berichtete ich nach meiner Rückkehr als Erstem von dem Raub, doch sein Schmunzeln verriet, dass er mir nicht so recht glaubte. Die meisten Besatzungsmitglieder waren wohl der Meinung, ich habe die Kamera verkauft, um mein knappes Westgeld etwas aufzubessern.

Rasch hatte ich mitbekommen, die DDR-Zöllner in den Häfen waren bei den Seeleuten wegen ihrer Kleinlichkeit gefürchtet und verhasst. Diese Furcht übertrug sich auf mich: Ausgereist bin ich mit vier Kameragehäusen, zurück komme ich aber nur mit drei. Vier Gehäuse deshalb, weil die Pentacon-six äußerst störanfällig war. Dem mächtigen Carl-Zeiss-Kombinatsdirektor Prof. Dr. Wolfgang Biermann schlug ich deshalb vor, für mich eine westliche Mittelformat-Kamera zu importieren, so eine, mit denen meine Kollegen bei Zentralbild und dem Neuen Deutschland fotografierten, und schrieb ihm, denn „ich möchte mich mit Ihrem Erzeugnis nicht in der Welt blamieren.“ Das mit dem Import klappte erwartungsgemäß



MS EILENBURG

nicht, aber herausgesprungen ist ein kostenloser Zwei-Tage-Kurs im Dresdner Pentacon-Werk, nur für mich. Ein Feinmechaniker bemühte sich redlich, mir beizubringen, wie ich die Kamera im Ausland reparieren kann. Gebracht hat mir der „Privatkurs“ nicht viel, aber die dafür gekauften Uhrmacherschraubenzieher und -lupen leisten mir noch heute gute Dienste. Und meine Aufregung war umsonst: Bei der Einreise in Rostock schaute der Zoll nicht in die beiden Kammern der Passagiere.

Der „Nichtwähler“

Auf der Rückfahrt von Südamerika brachte mir „Funki“ Peter Wieth ein Telegramm meiner Frau. Es enthielt nur die Worte: „Genieße die Fahrt.“ Was sollte das bedeuten? Ihr Brief, den ich kurz darauf in Rotterdam bekam, brachte die Auflösung. Vor der Abreise mit der EILENBURG hatte ich Dr. Rentner meinen Antrag für die dritte Schiffsreise geschickt. Vom Vize-Minister war die Antwort eingetroffen – er ahnte nicht, dass die mich in westlichen Gefilden erreichte. Meine Frau zitierte aus seinem Brief: „[...] die Ausreise auf unseren Schiffen ist aus betrieblichen Gründen nicht mehr möglich. Die bisher bereitgestellten Plätze werden ausnahmslos für die zusätzliche Unterbringung unseres seemannischen und technischen Nachwuchses in Anspruch genommen. Aus diesen Gründen können auch keine Reiseanträge für einen späteren Zeitraum entgegengenommen werden.“

Sollte das wirklich meine letzte Reise auf einem DDR-Handelsschiff sein, vermutlich sogar die letzte in Richtung Westen? Bis zum Rentenalter hinter Mauer und Stacheldraht ausharren? In meinem Kopf kreisten die Gedanken – was tun? Mit der EILENBURG



Schuhputzerjungen in Buenos Aires



Der Autor auf MS EILENBURG

zurück nach Rostock fahren? Oder im nächsten Hafen Hamburg abhauen? Während die EILENBURG Hamburg zustrebte, führte ich meine Gedanken wieder in geordnete Bahnen. In der DDR lebten meine Familie, meine Freunde, das Land von Rügen bis zum Erzgebirge ist mein Zuhause. Das alles auf Nimmerwiedersehen verlassen, nur weil mir die Regierenden die Welt vorenthalten? Nein!

Recherchen nach meiner Rückkehr ergaben, dass weiterhin Passagierreisen auf DSR-Schiffen stattfinden. Ich war erschüttert. Warum keine mehr für mich? Den Grund erfuhr ich erst, als meine Stasi-Akten vor mir lagen. „Die Genehmigung war von der zuständigen Dienstseinheit VB Berlin, Abt. XX nicht erteilt worden, weil im Zuge der Ermittlungen durch Hauptmann Pahl Wurlitzer als Nichtwähler ermittelt wurde“. So steht es wörtlich in meiner Stasi-Akte. Ich und Nichtwähler! Wie das? Am 20. Mai 1979 waren Kommunalwahlen gewesen. Als ich Ende Februar in

Rostock auf die SCHWARZA aufgestiegen bin, hatten die Sonderwahllokale noch nicht geöffnet. Meine Frau ging am Vormittag ins Wahllokal und informierte deshalb: „Mein Mann kann nicht wählen kommen, der schwimmt mit einem unserer Handelsschiffe im Roten Meer.“ Dennoch standen die Genossen am Nachmittag mit der Wahlurne vor unserer Wohnungstür. „Ihr Mann hat noch nicht gewählt“, wurde gesagt. Meine Frau erwiderte: „Der schwimmt immer noch im Roten Meer“. Die Wahlhelfer hielten das vermutlich für einen Scherz.

Grüße vom Außenminister

In Zypern hatten wir mit der SCHWARZA in Larnaka festgemacht. Kapitän Plota wollte seinen Freund, den Kapitän der RUDOLF DIESEL, in Limassol besuchen und nahm mich im Taxi mit. So erhielt ich auch von Limassol Eindrücke. Und peilte ein kühnes Vorhaben an: Ein Bild-Text-Buch über Zypern. Das ist zwar keine unmittelbare „Bordgeschichte“, ich erwähne es aber, weil die SCHWARZA der Auslöser war und DSR-Mitarbeiter mitmischten.

Mutig ging ich das Projekt an, für das der VEB Leipziger Brockhaus Verlag großes Interesse bekundete. Dem Handelsattaché der griechischen Botschaft, Joannis Paschalis – ich würde ihn als guten Bekannten bezeichnen – vertraute ich einen Brief an das Presse- und Informationsamt der Republik Zypern an. Meine Bitte an ihn, den Brief in Berlin-West einzustecken. Denn in der DDR musste ich mit unerwünschten Mitlesern rechnen. Wie wahr! So hatte ein Oberstleutnant Rauch des Geheimdienst-Ministeriums meinen Kontakt zu diesem Diplomaten bereits ausgeschnüffelt, las ich Jahre später in meiner Stasi-Akte. Paschalis: „Mach ich gern.“ Wenig später traf die ersehnte Einladung aus Nikosia ein: „Wir übernehmen Aufenthaltskosten für 20 Tage, Hotels bereits gebucht.“ Jetzt brauchte ich noch das wichtige Ausreisevisum. Ich wagte etwas Neues – ich hantierte zweigleisig: Ein Antrag ging an das Innenministerium, ein zweiter an Außenminister Fischer. Wenn der eine ablehnte, genehmigt es vielleicht der andere. So meine Überlegungen.

Nervenaufreibend war das Warten auf die Antwort. Darf ich nach Zypern oder nicht? Das MdI zeigte sich überraschend aufgeschlossen – meinte ich – denn es stempelte mir kurz darauf das Visum in den Reisepass. Nach dem Zugang zu den Stasi-Akten weiß ich, das Innenministerium war nur Handlanger. Das entscheidende Wort sprach die Staatssicherheit. Der Beweis liegt mir seit 1992 vor: „Am 7. 4. 83 wurde der Abt. VI/BV Berlin Telef. 43325 durch Unterzeichner mitgeteilt, dass es von der HA VI/AT 2 keine ablehnenden Gründe zur beantragten Zypernreise [...] gibt. Die Entscheidung wurde von Gen. Faust getroffen [...]“

Und der Außenminister, der auch einen Antrag von mir bekommen hatte? Der bat mich am Zypern-Abreisetag für 11 Uhr in sein Ministerium am Marx-Engels-Platz. Was, wenn es noch ein Ja geben sollte? War meine Doppelstrategie doch keine gute Idee? Ich war nervös. In einem Zimmer hoch oben mit Blick auf den Palast der Republik, wie das Gebäude des Außenministeriums schon lange geschleift, empfingen mich zwei Herren und der große Hagere sagte: „Viele Grüße vom Genossen Außenminister Fischer.“ Oh, dachte ich, jetzt kommt's, Schweißperlen traten mir auf die Stirn. Der Hagere sprach weiter: „Der mitteilen lässt, dass Ihrem Reisewunsch nach Zypern nicht entsprochen werden kann.“ Nach einer Pause erwiderte ich: „Nach dem Grund der Ablehnung zu fragen ist sicherlich zwecklos?“ Die Antwort kam postwendend: „Ja.“ Damit war die Begegnung nach wenigen Minuten beendet. Wenn die wüssten, dachte ich – eilte nach Hause, nahm den gepackten Koffer, die Fototasche, das Flugticket und den Pass mit dem Visum nach Zypern. 17 Uhr startete die Maschine von Berlin-Schönefeld nach Larnaka. Beim Einchecken ertappe ich mich, wiederholt unruhig nach links und rechts in die Abfertigungshalle zu schauen. Ja, ich gestehe, mir war mulmig zumute. Was würde passieren, wenn zufällig einer der beiden Mitarbeiter des Außenministeriums vorbeigehen würde? Am Vormittag bekam ich im Auftrag des Genossen Außenministers der DDR mitgeteilt, ich darf nicht nach Zypern reisen und nicht einmal einen halben Tag später steige ich in eine Maschine, die mich auf die Insel bringt!

Ein Aufenthalt reicht nicht für ein Buch. Im Herbst flog ich erneut nach Zypern. Dort waren viele an meiner Seite, sie fühlten sich mit mir verbunden, weil sie in der DDR studiert hatten. Der Auslandsvertreter der DSR in Zypern, Jörg Hamann und seine Frau Petra, begeisterten sich für mein Projekt und verstanden es, Doros Jeropoulos ins Boot zu holen, den Vizepräsidenten der zyprischen Hafenbehörde und Generalvertreter der DSR in Zypern. Der drückte mir den Schlüssel für eine riesige Wohnung in Limassol mit gefülltem Kühlschrank in die Hand. Hamanns hatten ihm gesagt, wie die DDR solche Reisende wie mich mit Devisen ausstattet. Ich hatte das Privat-Visum im Pass, das auch derjenige bekam, der in einer dringenden Familienangelegenheit die DDR in Richtung Westen verlassen durfte. Auf dieses Visum konnte man damals pro Reisetag 10 Westmark bei der Staatsbank der DDR eintauschen, im Jahr höchstens 70 DM. Mein Plus: Vor der Reise erfolgte keine Schulung, ich bekam keine Hinweise von staatlicher Seite, nach der Rückkehr musste ich nicht wie die „Reisekader“ einen schriftlichen Bericht anfertigen, keiner stellte Fragen. Absolut nichts. Ja, es gab schon manchmal eigenartige Konstruktionen im Arbeiter-und-Bauern-Staat.

Mein einst utopisches Vorhaben wurde Realität. Das Zypernbuch – ausgelöst von meiner Reise mit dem MS SCHWARZA – erschien in einer Auflage von 15 000 Exemplaren. Ein BRD-Verlag übernahm es in Lizenz, in Lizenz wollte es auch Reeder Doros Jeropoulos in Zypern herausbringen. Als der Text von Petra Hamann ins Englische übersetzt war, kam das Ende der DDR. Der Leipziger Verlag wurde abgewickelt und somit fiel der Lizenzgeber weg, der englische Text und meine Aktualisierungen für die vom Verlag bereits beworbene 2. Auflage wanderten in den Papierkorb.

Eine BORDGESCHICHTE anderer Art

Der kurze SCHWARZA-Aufenthalt 1979 in Aden begeisterte mich für das Land an der Südwestspitze der Arabischen Halbinsel. Ein Märchen aus Tausend und einer Nacht schwärmte ich zu Hause und unternahm viel, um in den Südjemen zurückkehren zu dürfen. Dadurch blieb mir die folgende Bordgeschichte nicht erspart, auf die ich sehr gern verzichtet hätte.

In der VDR Jemen konnte ich prominente Gastgeber gewinnen: Volksbildungsminister Dr. Hassan al-Salami und Fernseh-Generaldirektor Abdulrahman Balgon. Keiner wagte deshalb in Berlin, meine Reiseanträge abzulehnen. Zumal ich mir noch einen Auftrag an Land gezogen hatte: Ein Buch mit Fotos für eine Reihe im Verlag Junge Welt, die



Auf dem Basar in Aden

Jugendorganisationen in anderen Ländern in Wort und Bild vorstellte.

Im Januar 1986 gerieten wir in Aden in einen barbarischen Bürgerkrieg; meine verstorbene Frau Annelene, die als Invalidenrentnerin reisen durfte, war diesmal an meiner Seite. Rivalisierende Gruppen der Staatspartei kämpften brutal gegeneinander, dazwischen herbeigeeilte Stammeskrieger mit dem Krummdolch im breiten Gürtel und der Kalaschnikow in der Hand. Panzer dröhnten, Granaten schlugen ein, Flugzeuge jagten über unsere Köpfe. Rauchwolken zogen über die Stadt. In unserem Hotelkomplex schlugen Geschosse durch die Bungalows. Die lokale Vertretung der UNO handelte gemeinsam mit der Sowjetunion und der Palästinensischen Befreiungsfront einen Waffenstillstand aus, um etwa 5000 Ausländer zu evakuieren. Da der Flughafen umkämpft war, konnte das nur über das Wasser erfolgen. Schiffe aus der Sowjetunion, aus Frankreich,

Großbritannien und aus der DDR bekanntlich auf eigene Initiative von Kapitän Neuendorf die MÜGGELSEE vereinten sich zu dieser grandiosen Aktion, der größten dieser Art nach dem Zweiten Weltkrieg. (vgl. BG Bd. XIV, Redaktion, „Dramatische Evakuierungsaktion vor Aden“) Im Morgengrauen stiegen wir in den Kleinwagen eines Siemens-Monteurs, der in unserer Hotelanlage wohnte. In dem Auto drängten sich hinten zwei Russen, meine Frau und ein Spanier. Wie ich da auch noch reingekommen bin, ist mir ein Rätsel. Unterwegs zwängte sich sogar noch der BRD-Geschäftsträger Volker Stanzel rein. Aus dem vorderen rechten Autofenster hielt ein Russe ein Bettlaken als weiße Fahne, auf seinem Schoß saß nach meiner Erinnerung ein Italiener. Es ging zum Strand, wo sich Hunderte versammelten. Wir wateten rund 200 Meter ins Meer hinaus zu Rettungsbooten. Die fuhren zu dem auf hoher See vor Anker liegenden schwimmenden Palast der Queen, der Jacht BRITANNIA. Die befand sich auf dem Wege nach Neuseeland und Australien. Königin Elizabeth II. ließ das Schiff stoppen, damit es bei der Evakuierungsaktion mitwirke. Auf der Jacht verwandelten sich die königlichen Gemächer in Aufenthaltsräume für rund 1000 Gerettete, darunter 24 DDR-Bürger. Am späten Abend legten wir in Djibouti an. Am nächsten Tag ging es nach Moskau und von dort nach Hause, nach Berlin.

Der einstige Volksbildungsminister al-Salami stand 1986 auf der falschen Seite. Wegen „Hochverrat“ saß er hinter Gitter und wartete auf die Hinrichtung. Die DDR und Honecker persönlich bemühten sich intensiv um die Freilassung des



Fischer in Aden



Trotz Fotografierverbot: Das königliche „Britannia“-Wohnzimmer, das auch für den Autor zum Quartier wurde.

Jemeniten, der in Leipzig studiert hatte und enge Verbindungen zur DDR-Spitze und vor allem zu seiner Amtskollegin Margot Honecker besaß. Die Beziehungen zwischen den einst „befreundeten Staaten“ kühlten ab, auch mein inzwischen fertiggestelltes Jemen-Kinderbuch erwischte es. Es wurde drei Jahre auf Eis gelegt und bekam erst grünes Licht für den Druck, als der Ex-Minister im Frühjahr 1989 in der DDR eintraf. Für einen Nachmittag war er auf unserer Datsche im märkischen Kiefernwald zu Gast; wir hatten ihn in dem nahe gelegenen SED-Gästehaus in Teupitz südlich von Berlin abgeholt, in dem er ein Appartement bewohnte. Die erbitterten Kämpfe im Südjemen sollen in nur elf Tagen nach Meinung neutraler Beobachter 10 000 bis 30 000 Tote gefordert haben. Darunter befindet sich mein Freund Balgon. Seit Kriegsende ist er verschwunden. Er überlebte das Massaker in einem Versteck. Doch danach verliert sich die Spur. Seine Witwe Aida fand mit den Kindern in der DDR eine neue Heimat. Das Heranwachsen der damals achtjährigen Zwillinge Nada und Shada konnte ich begleiten. Heute sind sie Fachärztinnen Dr. med. und wie ihre beiden Brüder deutsche Staatsbürger.

Die SCHWARZA auf West-Leinwänden

Dia-Vorträge hatte ich bislang nicht auf meinem Radar. Warum eigentlich nicht? In 90 Minuten 120 eigene Mittelformatdias und viele Geschichten – das Interesse daran war in Kurorten und FDGB-Ferienheimen groß. Die Themen würden auch im Westen interessieren, meinte der Westberliner Verleger Stapp, der meinen „DDR Tourist-Führer Museen“ in Lizenz herausgab. Aber wie das anstellen? Unsere Idee war simpel, aber wohl überzeugend: „Um diesen Titel tatkräftig bewerben zu können“, schrieb Herr Stapp mit Blick



Ein jemenitisches Fotomodell



Frauen in Jemen

auf das erforderliche Ausreisevisum durch das MdI, „wäre es sehr wünschenswert, wenn Sie als Autor persönlich dazu in Erscheinung treten.“ Fortan war ich im Jahr mehrere Wochen im Westen unterwegs, die SCHWARZA, Kapitän Plota, Funkoffizierin Prommer und andere waren auf West-Leinwänden zu sehen. Denn einer der Vorträge hieß „Über sechs Meere in den Südjemen“ und auf den Plakaten stand: „Interessant ist der Reiseweg, mit dem uns der Autor vertraut macht. Er fuhr auf einem Handelsschiff – Stationen der vielwöchigen Reise waren Hamburg, Antwerpen, das spanische Algeciras, das zyprische Larnaka und Port Sudan“.

Die Geheimagenten hatten in der Post ein Schreiben an mich mit einem Dutzend Vortragsterminen im Raum Stuttgart entdeckt. Und hefteten es kommentarlos in meiner Akte ab. Sie waren offensichtlich überzeugt, die Vorträge erfolgten im Rahmen einer ordnungsgemäßen Vereinbarung DDR–BRD. Dass Dia-Vortragstourneen privat ablaufen, war außerhalb jeder Vorstellung. Zumal sie nicht in irgendwelchen Hinterzimmern stattfanden, sondern in solchen Veranstaltungsstätten wie dem Theater der Landesbühne Hannover, der Urania in West-Berlin und vor mehr als 800 Zuhörern im Audimax der Universität Freiburg. Ähnliches gab es wohl kein zweites Mal. Rückblickend schüttelte ich über meine Blauäugigkeit den Kopf und bekomme feuchte Hände: Jeder Vortrag wäre anzumelden und genehmigungspflichtig gewesen, weiß ich heute. Mein naives Handeln hätte mich vor Gericht und in den Strafvollzug bringen können.

Festzustellen ist noch, dass der mit der Seefahrt mehr oder weniger verbundene Teil meiner Biographie einen wesentlichen Platz in meiner Akte einnimmt. Der Grundriss unserer Wohnung ist enthalten, ich erfuhr das Kennzeichen und die Farbe unseres damaligen Autos und wie viel Geld sich auf dem Girokonto bei der Sparkasse befand. Von mir abgeschickte und an mich adressierte Briefe einschließlich der Umschläge haben die Kundschafter aus der Post gefischt und kopiert. Über die Jahre hefteten sie fast 700 Seiten Blatt Papier ab. Unglaublich! Doch viele Schnüffelergebnisse sind falsch, von mieser Qualität. Ausschuss würde ich das nennen.



Bei den Ärmsten der Armen – Favela in Santos

Neubeginn1990

Nach der Einheit interessierte sich keine Redaktion mehr für meine Fahrten auf den Schiffen der DSR und für meine Auslandserlebnisse. Meine vielfältigen Publikationen erwiesen sich aber als gutes Sprungbrett in die Marktwirtschaft. Ich erarbeitete viele Reiseführer über Städte und Regionen meiner Heimat, jetzt „neue Bundesländer“ genannt, so für Marco Polo, Merian live!, ADAC, DuMont, die ständig aktualisiert werden mussten (www.tourismus-journalisten.de). Nicht wenigen meiner KollegInnen erging es jedoch nach der Einheit so wie

Tausenden Seeleuten der DSR – denn Zeitungen verschwanden, Verlage wurden aufgekauft und dichtgemacht.

Eins ist geblieben – meine Liebe zum Meer, zur Seefahrt. Privat haben meine Frau Kerstin und ich rund zwanzig Kreuzfahrten unternommen. Wenn ich auf unserem Kabinenbalkon stehe, zum Horizont schaue, das Rauschen der Bugwelle höre und mir der Wind um die Nase weht, dann gehen die Gedanken zurück zur SCHWARZA, zur EILENBURG und zu prachtvollen Menschen der DSR, die ich damals kennenlernen durfte. Eine freudige Überraschung erlebte ich neulich: Die damalige Oberstewardess der SCHWARZA, Martha Menge, meldete sich nach rund vier Jahrzehnten mit einer netten Mail – sie hatte mich im Internet ausfindig gemacht. Einige freundschaftliche Bande hielten bis nach der Einheit, danach zerbröselten sie und so denke ich oft, wie mag es wohl Kapitän Erhard Plota, den Funkoffizieren Sieglinde Prommer und Peter Wieth sowie dem letzten DSR-Vertreter in Zypern, Jörg Haman, heute gehen?

Redaktion

BBB-Lotsen in Aden

„Vor Reisen nach Jemen wird gewarnt. Deutsche Staatsangehörige, die sich gegebenenfalls dort noch aufhalten, werden aufgefordert, aus dem Jemen auszureisen.

Die deutsche Botschaft in Sanaa ist vorübergehend geschlossen und kann im Notfall keine konsularische Hilfe vor Ort leisten. Die nächstgelegene deutsche Auslandsvertretung ist die Botschaft in Riad, Saudi-Arabien.

Seit dem 26. März 2015 führt eine Allianz von Staaten der Region unter der Führung von Saudi-Arabien in Jemen Luftschläge insbesondere auf die Infrastruktur durch. Diese wie auch sonstige Kampfhandlungen stellen auch für die Zivilbevölkerung eine erhebliche Gefährdung dar. Ein Ende der Militäroperationen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Sowohl die politische als auch die Sicherheitslage ist im ganzen Land ausgesprochen volatil. Die Gewährleistung der Sicherheit durch staatliche Behörden ist nicht sichergestellt.

Im Jemen kommt es immer wieder zu terroristischen Anschlägen durch regionale Ableger der Terrornetzwerke Al-Qauida und des sogenannten Islamischen Staates. (...) Immer wieder kommt es in Jemen zu Entführungen ausländischer Staatsangehöriger. Auch deutsche Staatsangehörige waren mehrfach betroffen. (...) Laut VN-Angaben hat der Konflikt seit März 2015 über 10000 Opfer gefordert. (...) Vor den Küsten Somalias und seiner Nachbarstaaten sowie in den angrenzenden Gewässern besteht weiterhin ein Risiko von Piratenangriffen und Kaperungen. Trotz der internationalen Bemühungen zur Eindämmung der Piraterie bleibt die Zahl der Piratenangriffe hoch; ein wirksamer Schutz kann nicht garantiert werden. Schiffsführern in den gefährdeten Gewässern wird eine Registrierung beim Maritime Security Centre dringend empfohlen.“

Soweit ein Exzerpt aus der seit April 2019 geltenden und bei Redaktionsschluss noch andauernden Reisewarnung des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland für Jemen. Ein Bericht in der Betriebszeitung VOLL VORAUS vom April 1978 über den Auslandseinsatz von Lotsen des VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock in Aden vermittelt ein anderes Bild über die trotz aller schwelenden Konflikte relativ stabile Lage in Jemen in den 1970er-Jahren. Womit sich wieder einmal das Klischee bestätigt, dass nicht alles schlecht war, als noch DSR-Schiffe die Weltmeere befuhren:

Die VDRJ ist uns in letzter Zeit bekannt geworden als progressive Kraft bei den Auseinandersetzungen mit den imperialistischen Aggressionen, speziell Israels im Nahen

Osten. Seit über zehn Jahren ist dieses Land Republik. 1970 konstituierte es sich als Volksdemokratische Republik Jemen. Die Hauptstadt ist Aden. Hafen, Flugplätze und Militärbasen von Aden wurden von den Engländern, die dieses Gebiet von 1839 bis 1967 beherrschten, angelegt bzw. ausgebaut. Das Interesse, das die Engländer dort hatten, beschränkte sich auf Aden als Militärbasis und Hafen, woraus sich ergibt, dass das Land in seiner wirtschaftlichen Entwicklung zurückgeblieben ist und erst beginnen musste, für eigene Fachkader zu sorgen. Auch das Lotsen war Privileg der Engländer. Um die Zeit zu überbrücken, die zur Ausbildung der eigenen Lotsen benötigt wird, stellen die Sowjetunion und die DDR dem Hafen Aden Lotsen zur Verfügung. Zwei Lotsen der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock, die dort im Einsatz waren, berichten über ihre Eindrücke. Genosse Hartmann verrichtete seinen Lotsendienst in Aden von 1973 bis 1975 und Genosse Wilken von 1975 bis 1977.

(Joachim Wilken: Seit 1974 Lotse beim VEB BBB. Er erwarb an der Seefahrtsschule Wustrow 1965 das Patent als Kapitän auf Große Fahrt und fuhr anschließend als Kapitän bei der DSR. Hans Hartmann: Fuhr beim Fischkombinat Rostock als Offizier und Kapitän, später als Fangleiter. Seit 1969 Lotse, seit 1977 Oberlotse im Lotsenbereich Rostock/Warnemünde.)

Der Hafen Aden ist hauptsächlich ein Bunkerhafen. Die Schiffe, die vom Fernen Osten kommend den europäischen Kontinent anlaufen oder sich auf umgekehrter Route befinden, nehmen in Aden Treibstoff und Frischwasser auf, auch Proviant. Das Frischwasser wird aus Tiefbrunnen gewonnen und ist sehr gut. Ein Schiffsdurchlauf von 600 Schiffen im Monat ist üblich. Ein erheblicher Rückgang ergab sich durch Schließung des Suez-Kanals. Seit seiner Wiedereröffnung 1975 steigt der Schiffsdurchlauf kontinuierlich an. Aden gilt nach wie vor als schneller Hafen. „Es ist angenehm, mit den jemenitischen Kollegen zu arbeiten“, sagten die Lotsen. Alles ging sehr diszipliniert zu und dabei noch ungezwungen, das Einteilen der Boote, der Lotsen, der Liegeplätze wird freundlich und höflich abgewickelt. Allmählich eroberten sich die Jemeniten die Kommandoposten im Hafen. Nach der politischen Machtübernahme der nationalen Regierung verließen die meisten englischen Fachleute das Land. Damals übernahm ein Inder, der vormals Lotse war, das Amt des Hafenmeisters. Hafenkapitän wurde ein Ägypter. Inzwischen sind diese Posten von Jemeniten besetzt.

Das Lotsen im Hafen von Aden erfordert eine Lizenz. Man beginnt als training pilot, macht dann die praktische Prüfung beim Hafenkapitän, und es folgt die theoretische. Die Lizenzformulare stammen noch von den Engländern. Die Bezeichnung „Aden port trust“ wurde überdruckt mit „Yemen port corporation“. Außer dem Haupthafen gibt es noch einen Ölhafen, der im Zusammenhang mit einer Ölraffinerie entstanden ist. Dieser Hafen ist seit dem Frühjahr 1977 in den Händen der VDRJ. Im Haupthafen können Schiffe bis 39 ft und im Ölhafen bis 41 ft anlegen. Durch die Gezeiten verändert sich die Wassertiefe um maximal zwei Meter. Interessante Eindrücke boten sich den Lotsen von der Stadt und ihrer Umgebung. Besonders spürbar drückt sich der politische Wandel für die Landbevölkerung als Verbesserung ihres ganzen Lebens aus. Die Schulpflicht wurde inzwischen eingeführt. Zu überwinden sind noch die vom Islam stammenden Auffassungen über die Stellung der Frau. Die Lotsen erfreuten sich in ihrem Wohnviertel der guten Nachbarschaft mit den Familien der sowjetischen Kollegen. Erstaunlich schnell lernten die Kinder russisch. Man spricht übrigens das Wort „Aden“ mit dem „A“ wie es bei uns gesprochen wird und nicht „Eden“ nach englischer Manier. Die englische Sprache wird im Hafen benutzt zur internationalen Verständigung. Staatsprache ist arabisch, und wo man sich vom Englischen trennen kann, tut man es gern. Als der letzte englische Offizier vom Flugplatz Aden aus die Heimreise antrat, wurde der Miniatur Big-Ben, eine Nachahmung der bekannten Londoner Turmuhr, den die Engländer dort auf einem Hügel errichtet hatten, angehalten. Man ist dort der Ansicht, dass man seine Landschaft mit eigenen nationalen Symbolen schmücken kann.

Lotsen berichten über Auslandseinsatz



Bildmitte: das Haus, in dem die Lotsen wohnten. Auf der Anhöhe die ehemalige Lotsenstation.
aus „Voll Voraus“ (04/1978)

„Es war für uns eine interessante, lehrreiche Zeit. Wir denken, dass wir mit unserer Tätigkeit den jemenitischen Freunden geholfen haben, ihre Schwierigkeiten im Bereich des Lotsenwesens teilweise zu überwinden. Wir fühlen uns solidarisch mit ihnen in ihrem schweren Kampf“, sagten die Lotsen.

Bernd Schuldt

Eine Reise in die politische Wende

Die Vorgeschichte zu diesen Ereignissen begann fast ein ganzes Jahr vor der gewaltlosen politischen Wende eines Staates, von dem jedermann glaubte, er sei festgefügt und gegen alle inneren und äußeren Wirrnisse nicht zu erschüttern.

Fünf Jahre nach der letzten Mitreise meiner Ehefrau stellte ich auf MS KARL-MARX-STADT einen erneuten Antrag, der von der Schiffsleitung wohlwollend beschieden wurde. Danach begab sich der Antrag auf seinen geordneten sozialistischen Gang durch die entsprechenden Bereiche der Reederei sowie der Sicherheits- und anderer Organe. Nach einer Wartezeit von knapp neun Monaten – diese Zeit hätte beinahe gereicht, eine Schwangerschaft zu ihrem glücklichen Ende zu bringen – erhielt meine Frau grünes Licht für ihre Mitreise. Das war Anfang August des allseits in fester Erinnerung gebliebenen Jahres 1989.

Da ich zusammen mit den anderen Mitgliedern unserer Ablöser-Stammbesatzung ME5 unter Leitung von Kapitän Rainer Stange etwa Mitte August zu einer Reise nach Südostasien/ Fernost (bis Hongkong) auf die COTTBUS aufsteigen sollte, kam ich auf die glänzende Idee, mich im „5. Deck“ des Reedereigebäudes, dem Sitz der SED-Kreisleitung Seeverkehr- und Hafenwirtschaft, zu erkundigen, was wäre, wenn ich nach Berlin führe, um bei der Botschaft des Vereinigten Königreiches von Großbritannien zu versuchen, für meine Frau ein Visum

zum Landgang in Hongkong zu erhalten. Bis zu diesem Zeitpunkt erhielten mitreisende Ehefrauen in Hongkong keine Landgangserlaubnis, auch wenn sie auf den Besatzungslisten als Stewardessen geführt wurden. Der Reisepass verriet den Behörden in Hongkong den wahren Sachverhalt. (Um 1970 herum gab es hinsichtlich des Landganges von mitreisenden Ehefrauen in Hongkong keinerlei Schwierigkeiten oder Einschränkungen – Redaktion) Der Genosse von der Kreisleitung hörte sich mein Anliegen an und meinte daraufhin, er könne nicht verhindern, dass ich mich an die UK-Botschaft wende, um mein Anliegen zu einem guten Ende für meine Frau und für Hongkong zu bringen. Gleichzeitig meinte er aber eher beiläufig, dass dieses Vorhaben sicherlich die Mitreise und gegebenenfalls auch meine weitere Tätigkeit als Funkoffizier sehr in Frage stellen könnte. Dankbar für diese Offenheit verließ ich den gut gesicherten Ort.

In diesen Wochen waren die Ausreisen der nicht mehr Gewillten, die der DDR den Rücken kehren und anderenorts ihr Glück versuchen wollten, über Ungarn und die CSSR schon in zunehmenden Maße im Gange.

Wie auch immer, am Freitag, dem 18. August 1989, stieg meine Frau gemeinsam mit mir zu ihrer vierten Mitreise auf das Motorschiff COTTBUS auf, dieses Mal zu ihrer längsten und am weitesten von daheim wegführenden Reise. Einen Tag später begann nachmittags das Abenteuer mit den seinerzeit üblichen Vorbereitungen des Schiffes zum Auslaufen aus dem Rostocker Überseehafen (Durchsuchung, Seeklarmachen, Behörden erwarten).

Natürlich hatte ich ein wenig von dem „harten“ Geld im Notsender und anderswo versteckt, dort wo es vor Hochspannung nur so knisterte. Das tat aber eigentlich gar nicht mehr not, denn die Ausklarierung und Abfertigung durch die zuständigen Rostocker Behörden ging an diesem Samstagnachmittag überraschend locker über die Bühne. Vielleicht lag es auch daran, dass die Fußballoberliga wieder am Kicken war.

Und schon lag bei sommerlich warmem Wetter alsbald der Seekanal von Warnemünde achteraus und über Hamburg, Bremerhaven und Antwerpen ging die Reise zunächst zum Suezkanal und weiter nach Singapore zu einem Stopp von kurzer Dauer. Wir führten als Fracht nämlich eine Schiffsschraube für MS BLANKENBURG mit. Das Schiff hatte seine vor Kambodscha aus uns nicht bekannten Gründen verloren.

Von Antwerpen aus sandten wir – der Kapitän und ich – über die Maklerei einen Antrag an den britischen Statthalter von Hongkong mit der Bitte, den mitreisenden Ehefrauen und allen weiteren Besatzungsmitgliedern, die für gewöhnlich keinen Landgang in der Kronkolonie erhielten, diesen unter den sich abzeichnenden politischen Veränderung in der DDR zu gewähren. Um es vorweg zu nehmen: Landgang erhielten in Hongkong weder die mitreisenden Ehefrauen noch die Lehrlinge und weitere Angehörige unserer Besatzung.

Unterwegs zum Suezkanal bekam meine Frau starke Zahnschmerzen, trotz gründlicher Untersuchung vor Reisebeginn. Da die Schmerzen auch nach der Einnahme von Tabletten nicht nachließen und dieser banale Umstand das Anlaufen eines Nothafens nicht rechtfertigte, kam der II. Nautische Offizier (Dr. med. naut.) auf die Idee, eine Schmerzlinderung mit eisgekühltem Nordhäuser Doppelkorn zu versuchen. Der Koch kühlte das Getränk auf minus 18° C herunter. Meine Frau trank zweimal einen Schluck und behielt ihn im Mund, bis er anfang nicht mehr gut zu schmecken. Die Zahnschmerzen waren behandelt.

Dieses kleine Intermezzo in meiner Geschichte hat zwar nichts mit der sich abzeichnenden politischen Wende in der DDR zu tun, aber vielleicht nützt es diesem und jenem als kleiner medizinischer Rat.

In südostasiatischen Gefilden angekommen, wir trafen in Singapore am 22. September ein, war die Lage in der Republik inzwischen weiter eskaliert, weil immer mehr Leute versuchten, über Ungarn und anderswo das Land zu verlassen. Das wirklich Erstaunliche an der Situation

war aber, dass sich mittlerweile die Besatzungsmitglieder nicht nur für die Ergebnisse der Fußballoberliga am Wochenende interessierten, sondern uns, meinen Assistenten und mich, immer häufiger schon am Funkraum oder fast überall an Bord fragten, ob es etwas Neues aus der Heimat bezüglich der Fliehenden oder der Montagsdemonstrationen gäbe. Zu meiner großen Freude hatte ich auf dieser Reise fachliche Verstärkung bekommen. Frank Wegener fuhr als Assistenzfunkoffizier die Reise mit. Oftmals steckten die Leute ihren Rüssel in die „Schiffsnachrichtenzentrale“ während des Tagesablaufes hinein, um auf diese Weise sofort und aus erster Hand informiert zu sein.

Natürlich lieferte die DSR-Schiffspresse VOLL VORAUS dazu nicht viele oder tiefer gehende Informationen. Der Grund lag auf der Hand. Es konnte nicht sein, was nicht sein durfte. Deshalb versuchten wir täglich die Pressesendungen des MfAA (Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten der DDR) aufzunehmen (die Frequenzen waren hinlänglich bekannt) oder Aussendungen der BRD als Ergänzung zu bekommen. Das gelang weidlich, wobei es stetig zeitaufwendiger wurde, die MfAA-Pressesendungen mitzunehmen. Auf Grund der sich ständig ändernden Lage in der Heimat mussten zahlreiche andere, selbst-



MS COTTBUS

redend verschlüsselte Sendungen, von Berlin zu den DDR-Botschaften ausgestrahlt werden. Ein solches Interesse an Zeitungs- und anderen Meldungen seitens der gesamten Besatzung hatte ich nie zuvor und habe es auch nach dieser Reise nicht wieder erlebt. Alles in allem sorgten Frank und ich dafür, dass die Besatzung ausreichend und gut über die Entwicklungen in der DDR informiert wurde. Lokale Medienberichte rundeten unsere Bemühungen ab.

In der Region Südostasien fanden die Ereignisse in der DDR zunehmendes Interesse in den Zeitungsredaktionen von Singapur, Indonesien und Thailand sowie Hongkong. Diese Länder liefen wir ausgehend gleichfalls an. So hatte Hongkong die DDR medienwirksam entdeckt. Sowohl auf den Titelseiten der

Zeitungen als auch in Rundfunk und Fernsehen waren die Ereignisse in unserem Lande erste Wahl. Sie bekamen Schlagzeilen in großen Lettern. Nur Landgang für den oben genannten Personenkreis gab es trotzdem noch nicht. Auch der Antrag von Antwerpen hat nichts bewirkt, wenn er denn überhaupt bis Hongkong gekommen sein sollte.

Als dann am Montag, dem 9. Oktober, die riesige Demonstration in Leipzig friedlich und gewaltfrei beendet und am 18. Oktober Erich Honecker in seinen Funktionen von Egon Krenz abgelöst worden war, begann bekanntlich eine Berichterstattung, die unglaublich erschreckende aber auch wütend machende Tatsachen über die Führungsspitzen der ach so sauberen sozialistischen Republik ans Licht brachte. Eine Mafia-Kartei nahm sich dagegen beinahe harmlos aus. An Bord kam es zu Äußerungen gestandener Seeleute, ob Parteigenossen oder nicht, die an dieser Stelle besser nicht gedruckt werden.

Wir setzten – immer mit dem Ohr nahe an zu Hause – unsere Reise fort und am 5. November begann von Port Kelang (Malaysia) die Rückfahrt Richtung Europa. Für den Kontinent waren Rotterdam, Amsterdam, Bremen und Hamburg für den Durchlauf vorgesehen. Am

9. November, so gegen 22.45 Uhr Ortszeit (Bordzeit vier Stunden voraus zur Winterzeit in Deutschland) befanden wir uns dicht westlich von Sri Lanka. Der Lichtschein von Colombo war noch am wolkgigen Nachthimmel zu sehen, als der Funk-Assi zu uns in die Funkerkammer kam, wo wir in kleiner Runde gemütlich bei einem Gläschen Wein zusammensaßen. Er berichtete ziemlich aufgelöst, dass er am Ende eines Sammelanrufs von Rügen Radio, der ziemlich schlecht zu empfangen gewesen war, so etwas gehört habe, als seien die Grenzen der DDR zur BRD geöffnet worden.

Er und ich sind dann kurz vor 23 Uhr in den Funkraum geeilt, um diese Nachricht bestätigt zu erhalten. Frank hörte RBI-Frequenzen ab, ich die Deutsche Welle. Die Nachricht entsprach den Tatsachen. Danach war unsere Kammer für die halbe Nacht Treffpunkt aller, die noch nicht in den Kojen lagen oder die auf Wache mussten bzw. von dort kamen. Natürlich informierten wir den Kapitän und den Politoffizier, die beide die Nachricht ruhig und gelassen aufnahmen, ohne sich an unserer Diskussionsrunde zu beteiligen.

Als meine Frau dann, inzwischen war es schon der

10. November gegen 3 Uhr geworden, verkündete, dass jetzt Schluss sei mit weiteren politischen Gesprächen über das, was gestern Abend passiert ist und was sich eigentlich in den Wochen davor schon abzeichnete, waren sich all jene einig, die noch bei uns saßen: Das war es dann mit der DDR.

Warum wir schon in diesem Augenblick zu dieser Meinung gelangt waren, habe ich nicht mehr in der Erinnerung. Aber: Unsere Einschätzung der politischen Lage in der DDR in dieser Nacht und der dazu gehörenden politischen Weltlage erwies sich als richtig. Alles Weitere haben die Zeit und die Geschichte bestätigt.

Kurz vor Europa wurde noch einmal eine Parteiversammlung einberufen, in deren Verlauf versucht wurde, der neuen Situation gegenüber einen vernünftigen und konstruktiven Standpunkt zu finden. Das gelang nur bedingt. Einige Genossinnen und Genossen erklärten an diesem Abend ihren Austritt aus der SED.

In Amsterdam lud uns der Seemannspastor der BRD zu einer Grachtenrundfahrt auf Kosten der Mission ein. Das empfanden wir als sehr nette Geste. An der Fahrt beteiligten sich die Mitglieder der Besatzung recht zahlreich. In Bremen holten sich meine Frau und ich, da wir unsere Personalausweise dabei hatten, schon mal das „Begrüßungsgeld“ ab. Dies brachte dann in Schwerin bei der Meldestelle der VP (Volkspolizei) eine Beamtin zum Staunen, dass wir dieses Geld empfangen hatten, ohne jemals ein Visum für Reisen in die BRD oder woandershin in diesen Ausweis hineingestempelt bekommen zu haben. Ich erklärte ihr den Sachverhalt und sie nickte verständig lächelnd.

Unsere Reise ging mit dem Anlauf von Rostock am 7. Dezember 1989 spätabends zu Ende. Eine Reise, die heute betrachtet, eine Reise war, deren Geschehen von Umbrüchen historischen Ausmaßes begleitet wurde. Für viele DSR-Seeleute begannen Monate größter beruflicher Unsicherheit. Wie ging es mit mir in meiner Laufbahn als Funkoffizier weiter und was führte schließlich zu deren Ende?

Ich war schon seit einiger Zeit Vorsitzender der Schiffsgewerkschaftsleitung (der SGL-er) gewesen. Nachdem 1990 die neuen Bundesländer mit den gebrauchten zum wieder vereinten Deutschland zusammengepresst wurden, änderte sich für uns fast alles, wenn wir einmal vom grünen Pfeil absehen. Der blieb ja.

Es gereichte mir in dieser Zeit zum Vorteil, was in der DDR allgemeine Gepflogenheit gewesen war: Einmal gewählt – immer gewählt. Nun, das trifft auf viele Politikerkarrieren auch heute noch zu.

Kapitän und Besatzung steuern guten Kurs an

**MS „Cottbus“ will auch im 40. Jahr der DDR
Spitzenposition behaupten**

aus „Voll Voraus“ (1989)

Wir schrieben mittlerweile das Jahr 1991. Die Gewerkschaft als an Bord tätige Institution gab es nicht mehr. Allerdings musste eine Bordvertretung gewählt werden. Da die ehemalige Stammbesatzung ME5 trotz Entlassungswelle noch halbwegs Bestand hatte, fragte man mich, ob ich als Vorsitzender der Bordvertretung weitermachen würde. Ohne zu ahnen, dass dies ein Vorteil sein könnte, willigte ich unter der Bedingung ein, dass ich in diese Funktion gewählt werden müsste. Auf der ab Mai begonnenen neuen Reise wurde eigens für die Wahl der Bordvertretung während der Arbeitszeit eine Versammlung einberufen. Es kam, wie es kommen sollte – ich wurde getreu dem oben genannten Motto in die Bordvertretung gewählt und innerhalb derer zum Vorsitzenden gekürt.

Und damit hatte ich meinen Arbeitsplatz als Funkoffizier bei der DSR und später dann bei der Reederei F. Laeisz, ohne es vorab überhaupt geahnt zu haben, bis Ende 1995 sicher. Gesetzlich festgelegt war, dass alle Mitglieder der Bordvertretungen nach Ankunft im deutschen Heimathafen oder bei Einreise nach Deutschland mit anderen Verkehrsträgern ein halbes Jahr Kündigungsschutz besaßen. Da aber innerhalb dieses halben Jahres immer wieder ein Funkoffizier für einen Einsatz benötigt wurde, wurde ich weiterhin angemustert. Erst als bei der Reederei F. Laeisz in Rostock ab Mitte 1995 massiv die Funkräume stillgelegt wurden und die GMDSS-Anlagen auf den Brücken installiert sowie die Oberhoheit über die Funksicherheit und den Funkbetrieb in bewährte nautische Hände und Ohren gelegt wurde, war es auch für mich Ende 1995 mit der Tätigkeit als Funkoffizier vorbei.

Die handwerklich feine Kunst des Morsens wurde durch seelenlose Technik endgültig abgelöst. Ende der Nachricht.

Lars Meisser

Freiheit für Nelson Mandela

Mit dieser Forderung gingen vor 30 Jahren viele Menschen in der ganzen Welt auf die Straße. Zwischen Saßnitz und Oberwiesental waren die Leute seinerzeit mehr damit beschäftigt, sich um ihre eigene Freiheit zu kümmern. Und sie kam dann ja auch.

Am 9. November 1989, diesem denkwürdigen Tag deutscher Geschichte, musterte ich auf dem MS GERHART HAUPTMANN an. Für mich ein Wechsel von der Kombüse in die Pantry, weil das entsprechende Personal fehlte. Abends zu Hause in Rostock die Tagesthemen mit Hajo Friedrichs geschaut. Er sagte: „Die Grenze ist offen.“

Gleich im Anschluss habe ich mich dann für zwei Monate und zehn Tage aus der weltgrößten DDR „verabschiedet“, nichts miterlebt von dem ganzen Rummel um die Grenzöffnung. Zuerst machte das Schiff eine Ägyptenreise, um Apfelsinen für die alljährliche Bescherung staatlicherseits zu beschaffen. Dort besuchten



GERHART HAUPTMANN (09/1982)

wir auch die Pyramiden. Der Driver ist mit seinem Kleinbus die Suezkanalstraße entlang gebrettert. Seine Scheibenwischer waren kaputt. Die Frontscheibe wurde durch die toten Insekten immer undurchsichtiger. Aber die Fahrt endete glücklich an dem Ort vieltausend-jähriger Geschichte.

„Lars, komm mit rein!“ „Nein danke, bin froh, dass ich im Schatten der Pyramide stehe.“ Die Crew kroch, wie es nur echte Männer tun, durch diese engen, stickigen Gänge. Raus kamen sie völlig verschwitzt und fertig. Ein Matrose: „Einer hinter mir hat mir zwischen die Beine gefasst, und ich konnte nicht vor und zurück.“

Auch im Ägyptischen Museum und in einer Parfümölverduftung haben wir uns umgesehen. Hier und da einen Öltropfen auf die Haut. Sandelholz – toller Duft! Abends in der Mannschaftsmesse: „Lars, du riechst wie 'ne Hafennutte.“ In Kairo hatten wir auch Kartengrüße an unsere Lieben daheim geschrieben. „Da ist ein Briefkasten.“ Ich sammelte die Post ein, warf sie in den Kasten und zurück zum Bus. Auf einmal fingen alle an zu lachen. Post eingeworfen, unterm Kasten fielen die Karten zu Boden. Die haben wir dann in der Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel in den Briefkasten geworfen. Vor dem 9. November 1989 wäre das undenkbar gewesen. Man hätte bei der Gelegenheit ja fliehen können.

Meine zweite Reise mit der GERHART HAUPTMANN sollte unmittelbar danach Richtung Turbo in Kolumbien gehen, Bananen holen. Während der Rostocker Liegezeit zwischen der Ägypten- und der Kolumbienreise lag mir meine Schwester in den Ohren. „Lass uns doch die 100 DM Begrüßungsgeld holen!“ Lust hatte ich nicht, habe mich dann aber überreden lassen. „Du brauchst aber ein Visum für die BRD. Das bekommst du bei der Volkspolizei.“

Am 5. Dezember 89 bin ich mit meinem Personalausweis zur VP. Dort bekam ich keinen Stempel. Auf meine Frage: „Warum nicht?“, bekam ich zur Antwort: „Mit diesem Ausweis nicht, der ist eingerissen.“ Ich darauf: „Wissen Sie, ich fahre zur See und habe meinen Staat immer würdig im Ausland vertreten. Und wegen diesem kleinen Riss in der Seite wollen Sie mir kein Visum geben?“ Da war ich stinkig auf diese blöden VP-Arschlöcher. Was mache ich jetzt? Ich bin nach Evershagen gefahren. Dort traf ich meinen Schwager und erzählte ihm die Story. Er gab mir DUOSAN RAPID, den DDR-Klebstoff! Ich klebte den Riss zusammen. Rein in die VP-Dienststelle Evershagen und dort mein Anliegen erneut vorgetragen. Die VP-Mutti hinterm Schreibtisch war ziemlich fahrig. Sie ließ den Stempel runterfallen, hob ihn wieder auf und drückte das Visum in meinen Persi.

Also auf zur „Zwischenreise“ Richtung Hamburg. Am Nikolaustag, dem 6. Dezember 1989, auf dem Hauptbahnhof in Rostock. Ich traute meinen Augen nicht. So wie 2015 die Flüchtlingsmassen auf der Balkanroute, „flüchteten“ die DDR-Bürger in die Züge nach dem Westen. Wie die Ölsardinen standen sie zusammengepfercht in den Abteilen. Sie haben sogar alte, gebrechliche Menschen mit reinge-drängt. Oma und Opa mussten mit, auch die waren ihr Geld noch wert. Manche hätten für 100 DM auch Tote zum Leben erweckt. Irgendwo auf der Sparkasse in Hamburg haben wir unser „Begrüßungsgeld“ geholt. War ich froh, anschließend mit der GERHART HAUPTMANN nach Kolumbien dampfen zu dürfen. Nach einer Rückreise über 5128 Seemeilen traf das Schiff am 16. Januar 1990 wieder in Rostock ein.

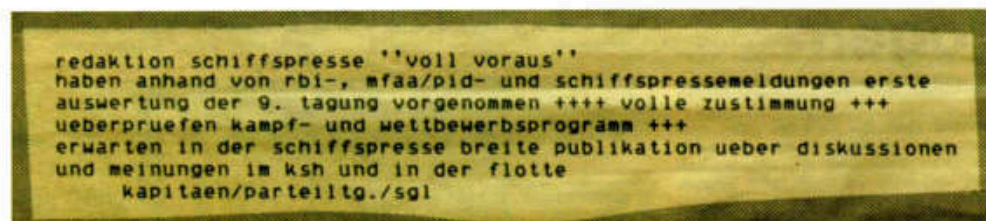
Nelson Mandela wurde knapp einen Monat später, am 11. Februar 1990, aus der Haft entlassen.



Redaktion

Chronik eines Wandels

Der große Umbruch, er fand seinen Beginn aus diesem Anlass: „Bevor es wieder auf große Fahrt mit Kurs nach Indien geht, nahmen die 41 Seeleute des MS ROSTOCK die Möglichkeit wahr, ihre Stimme den Kandidaten der Nationalen Front zu geben. Sie waren die erste Besatzung, nachdem am 15. April pünktlich um 9.00 Uhr das Wahllokal für die Seeleute im Rostocker Überseehafen öffnete.“ (VV 21. April 1989) Die Kommunalwahlen vom 7. Mai 1989 wurden durch die Staatsführung gefälscht.



Noch auf altem Kurs (11/1989)

Auf einer Sitzung der Industriekreisleitung der SED im Kombinat berichtet der Kapitän des MS WILHELM PIECK im Sommer 1989: „Der Grundsatz ‚Wo ein Genosse ist, da ist die Partei‘ ist auch unser Leitmotiv, wenn es gilt, die Beschlüsse unserer Partei allen zu erläutern und praxiswirksam werden zu lassen. Rüstzeug dafür holen wir uns in erster Linie in unseren Mitgliederversammlungen und im Parteilehrjahr. Durch eine gute Vorbereitung der Mitgliederversammlungen und des Parteilehrjahres, und dafür investieren wir viel Zeit, haben wir einen Stand erreicht, der recht gut ist. Hier werden alle anstehenden Fragen diskutiert, und das so lange, bis das Problem gelöst ist oder wir einer Meinung sind.“ (VV 14. Juli 1989) Ein halbes Jahr später geben diese Genossen ihr Parteibuch zurück.

Am 3. November 1989 bricht das Organ der Kreisleitung der SED Seeverkehr und Hafenwirtschaft für die Handelsflotte der DDR, VOLL VORAUS, mit den Traditionen der vorangegangenen Jahrzehnte. „Offen, ehrlich und ‚Voll Voraus‘“ heißt die Schlagzeile auf der Titelseite. Auf den Innenseiten viele Stellungnahmen von Schiffsbesatzungen zum

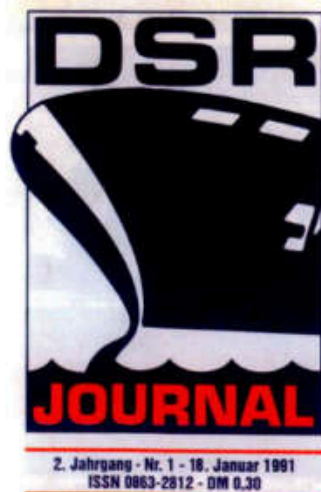


Rostock, den 20.10.1989,
Brief an die Redaktion „Voll
voraus“ vom Parteikativ TLB

Zu einer sozialistischen DDR gibt es keine Alternative

Argument, wer was zu meckern habe, solle es gefälligst besser machen, allerdings ohne dabei an den Festen der Partei zu rütteln.

Sechs Tage später wird die Mauer geöffnet und einen Tag später tritt das Sekretariat der Industriekreisleitung zurück. Der Rest der Truppe zerstreut sich im Februar des Folgejahres in alle Winde. 100 Politoffiziere auf den Schiffen müssen sich umorientieren. Nichts geht mehr seinen sozialistischen Gang.



Betriebsformen Linien-, Tramp- und Spezialschiffahrt auch fernerhin Bestand haben wird. Viele Überlegungen, wie DSR-Lines in der sozialen Marktwirtschaft bestehen könnte, bleiben zu diesem Zeitpunkt rein hypothetisch.

Konkret werden die Verhandlungen mit ausländischen Reedereien über das Fahren von DSR-Besatzungen unter fremder Flagge, sogenanntes Crew Leasing, um den

aktuellen Geschehen unter den Überschriften „Gedanken und Probleme, die mich bewegen“, „Weg von leeren Parolen“, „Nicht Worte sind gefragt, sondern Taten“, „Seien wir doch mal ganz ehrlich“, „Zu einer sozialistischen DDR gibt es

keine Alternative“, „Und wie nun weiter?“ Letzteres fragen sich viele in diesen Tagen und niemand ahnt, welch gewaltiger Umbruch sich in den nächsten 12 Monaten im Lande und natürlich auch im Volkseigenen Betrieb Deutfracht/Seereederei vollziehen würde.

Die Reihen der Partei der Arbeiterklasse beginnen bereits zu bröckeln. Noch sind die Strukturen festgefügt. Die Kreisleitung der SED kämpft mit Gegendarstellungen gegen den allgemeinen Unmut an, nicht zuletzt mit dem

Im Januar 1990 verabschiedet sich VOLL VORAUS mit einer letzten Ausgabe von den mehr oder weniger treuen Lesern. Am 23. Februar 1990 stellt sich die neue Betriebszeitung „DSR Journal“ ihren Lesern vor. Deren Inhalt ist informativ und geschäftsmäßig. Die letzte Seite enthält keine Witze mehr, die niemandem wehtun, oder nackte Bürgerinnen zur Linderung der drängenden Bedürfnisse des Seemannes, sondern private Kleinanzeigen und geschäftliche Gelegenheitsannoncen. Als Herausgeber fungiert nun die Betriebsleitung des VEB Deutfracht/Seereederei.

Es folgen Schlag auf Schlag. Am 1. Februar wird der Verband der Kapitäne und Schiffsoffiziere gegründet. Er soll allen Kapitänen und Schiffsoffizieren (A-Patente, C-Patente, F-Patente, E-Sektor) offenstehen, was sich letztlich nicht durchsetzt. Die verschiedenen Patentträger gehen ihre eigenen Wege. Kapitän Fischer wird als Vorsitzender sowie Lotsenkapitän Michaelis und LTO Lüddicke werden als Stellvertreter benannt.

Eine Namensänderung der Reederei in „Deutsche Seereederei“ wird beantragt, aus dem „Haus der Gewerkschaften“ soll in den nächsten Monaten wieder das „Haus der Schifffahrt“ werden. Noch wird davon ausgegangen, dass die DSR als Universalreederei mit den

Ambulanter „Seemanns-Basar“ in Leipzig

Zur Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten der Seeleute bzw. deren Angehörigen in den südlichen Bezirken der DDR führt der VEB Schiffsversorgung Rostock vor den Weihnachtsfeiertagen einen Sonderverkauf von Basar-Waren in Leipzig durch. Am 1., 2. und 3. Dezember öffnet dazu eine Verkaufsstelle in 7050 Leipzig, E.-Thälmannstraße 68 (4. Haltestelle ab Hbf. in Richtung Schönefeld mit Linie 2, 13, 16, 27), am 1. 12. von 10.00 – 18.00 Uhr, am 2. und 3. 12. 1989 jeweils von 9.00 – 17.00 Uhr. Angeboten wird ein attraktives und preiswertes Sortiment von Spirituosen, Zigaretten, Süßwaren, Kosmetik, Textilien, Industriewaren, Tontechnik, Spielwaren/Geschenkartikel. Der Verkauf erfolgt gegen Valutaberechtigungsscheine DSR und freie Devisen-Anmeldung. Die Mitarbeiter des Bereiches Außenhandel erhoffen sich einen regen Kundenstrom und gutes Kaufinteresse.

Conrad, Bereichsdirektor Außenhandel

aus „Voll Voraus“ (11/1989)

Arbeitskräfteüberhang zu reduzieren. Zunächst ist vorgesehen, drei Schiffe mit jeweils neun Mann Besatzung in der Mittleren Fahrt zu besetzen. Der erste Chartereinsatz soll am 24. Februar 1990 beginnen. Anfang März kommen dann DSR-Seeleute auf zwei Vollcontainerschiffen im Feederdienst Singapore/Indien sowie Europa/Afrika zum Einsatz. Bis zum April sollen weitere Schiffe mit DSR-Besatzungen in der Vollcontainer- und Tankschiffahrt in Fahrt gebracht werden. Die Einsatzzeit beträgt in der Regel bis zu sechs Monate.

Mit den allgemeinen Veränderungen beginnt sich gleichzeitig das Personalkarussell zu drehen. Harry Wenzel wird 1. Stellvertreter des Generaldirektors. Er widmet sich fortan vorrangig den Belangen des Stammbetriebes im Kombinat, der DSR. Im Zusammenhang mit der Auflösung des Direktorats Ordnung und Sicherheit wird der Direktor Rüdiger Schmolinske von seiner Funktion abberufen. Klaus Nickel wird in die Funktion des Direktors Flotte berufen. Neuer Rektor der Hochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow wird Prof. Dr. Jürgen Lüscher.

Nachdem im Neuererwesen das starre System der Planung und Abrechnung, der Beauftragung, der Soll-Vorgaben und der Ist-Meldungen und damit das oft krampfhaftes Suchen von Aufgaben, das Beugen von Rechtsvorschriften, die zunehmende Diskrepanz zwischen den Vorgaben und dem „Machbaren“ und ganz allgemein die Zahlenhascherei um jeden Preis entfällt, machen sich auch die Mitarbeiter des Büros für Neuererwesen Sorgen um ihre Weiterarbeit, so wie es vielen in diesen Tagen geht.

Auch die Kolleginnen und Kollegen aus der Abteilung Kultur / Flotte fragen sich, ob Volkskunst noch gefragt ist, nachdem mit dem Ende der Titelformbewegung der Gewerkschaft, „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“, auch der kulturelle Leistungsvergleich des Kombinates seine Berechtigung verloren hat. Auch ihre Vorstellungen für die Zukunft zerstäuben sich wie die Spreu im Winde. Kultur im Bordalltag spielt zukünftig keine Rolle mehr. Wie freitags nach eins macht jeder seins.

Passagiere, die am 1. Februar 1990 für eine Kuba-Reise auf die ARKONA aufsteigen, werden Augenzeugen der ersten Dreharbeiten für eine siebenteilige Serie des DDR-Fernsehens über das Lotswesen. Die Serie wird auf verschiedenen Schiffen der Flotte gedreht und soll im Oktober 1991 sendefähig vorliegen. Am 31. Mai 1991 werden die ostdeutschen Rundfunkanstalten gegründet. Die Serie wird nie gesendet.

Als positives Signal, dass es doch irgendwie weitergeht, weht ab Anfang April über den neu in Dienst gestellten Motortankern WELS und STINT die Flagge der Deutfracht/Seereederei. Die Tanker werden in Ostsee und Nordsee eingesetzt. In Gegenzug werden verstärkt Schiffe verkauft, so MS FLAMINGO am 20. April, MS BERNBURG am 26. April, MS KARL MARX am 17. Mai, MS PINGUIN am 9. Juli, MS ESPENHAIN am 13. August, MS F.J.CURIE am 22. August.



Im Seehafen Rostock finden im April erste Erprobungen für die Aufnahme des Fährverkehrs zwischen Rostock und Gedser statt. Es ist geplant, ab 1. Juni den Fährverkehr mit der modernen Fähre FALSTER-LINK viermal täglich für rund 100 PKW und 700 Passagiere aufzunehmen.

Inzwischen verkehren Containerschiffe der DSR im regelmäßigen Liniendienst zwischen europäischen und afrikanischen Häfen. Das Containerschiff JOHANNGEORGENSTADT läuft als erstes aus dem Hamburger Hafen aus. Drei solcher Schiffe laufen fortan in Abständen von 14 Tagen Umschlagplätze in Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Banjul, Freetown, Monrovia, Tema und Lagos an.

Am 1. März beschließt die Modrow-Regierung eine Verordnung zur Umwandlung von volkseigenen Kombinat, Betrieben und Einrichtungen in Kapitalgesellschaften. Die Weiterführung der Betriebe

der Seeverkehrswirtschaft im Verband eines Kombinates ist obsolet geworden. Eine Treuhandanstalt zur Verwaltung des Volkseigentums wird installiert. Die Leitung der DSR entscheidet sich für den Einstieg in den Rechtsstatus einer GmbH. Als Termin wird der 30. Juni 1990 gesetzt. Die Mitbestimmungsrechte der Belegschaft sollen über einen zu wählenden Aufsichtsrat gesichert werden.

Das ehemalige DSR-Schiff CONDOR, seit 1986 Pionierschiff IMMER BEREIT, löst sich vom Pionierhaus und ändert am 9. März zum dritten Mal seinen Namen. Es wird in LIKEDEELER als neues Rostocker Schüler-Freizeitzentrum umbenannt.

Die Warnemünder Fischer kündigen den Einstieg in die Seetouristik an. Ab der Sommersaison 1990 können nun Touristen auf einem Kutter, z. B. für Angeltouren, in See stechen.

Für den uneingeschränkten Segel- und Surf-Sport gibt die Volksmarine weitere bisherige militärische Sperrgebiete komplett frei, u. a. Darßer Ort und Wismarbucht – Wohlenberger Wiek, Stralsund Fahrwasser Nord und Greifswalder Bodden.

Betriebseigene Busse des Seehafens Rostock fahren im April und Mai donnerstags für 35,- Mark zum Einkaufsbummel nach Lübeck. Weiterhin werden zu besonderen Terminen Städtefahrten nach Lauenburg, Mölln, Ratzeburg, zur Nordseeküste nach Büsum und zur Einkaufsfahrt nach Hamburg angeboten.

Am 1. April tritt ein Sozialplan für die Arbeitnehmer des VEB Deutfracht/ Seereederei in Kraft. Er gilt für Arbeitnehmer dieses Betriebes, die aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen aus dem Betrieb ausscheiden. Geregelt werden u. a.:

- der Kündigungsschutz für ältere Arbeitnehmer
- die Kündigungsfristen
- die Zahlung einer Abfindungssumme

- die Gewährung des vollen Jahresurlaubes
- die Gewährung von Leistungen für treue Dienste
- die Qualifizierungsmaßnahmen
- die Einstellungen in die DSR
- die Ermittlung der Betriebszugehörigkeit

Die festgelegten Kündigungsfristen schwanken je nach Beschäftigungsdauer zwischen sechs Wochen bei einer Dauer bis zu fünf Jahren und sechs Monaten ab 12 Jahren Zugehörigkeit zum Betrieb. Die Abfindungssumme richtet sich nach der Beschäftigungsdauer, dem Lebensalter und dem Bruttolohn der letzten 12 Monate in Prozent. Die Summe schwankt zwischen 50 und 300 Prozent des Jahresbruttolohnes.

Ein zusätzlicher Treueurlaub wird beschlossen: Bei mehr als 20 Jahren Betriebszugehörigkeit sind es drei Tage. Dieser Sozialplan bleibt bis zur Währungsunion in Kraft. Bis spätestens vier Wochen nach der Währungsunion soll ein neuer Sozialplan erarbeitet werden, der rückwirkend zum 1. Juli gilt.

Am 5. April 1990 findet die Gründungsversammlung des „Vereins Fx-intern e.V. Rostock“ aus Mitgliedern des bisherigen Funker-Stammtisches statt. Frank Ruppert, Leiter der Abteilung Seefunk der DSR, erhält das Vertrauen als Vorsitzender. Der Verein versteht sich als Interessenvertreter der Inhaber von Funkzeugnissen des Seefunkdienstes sowie künftiger Elektronikoffiziere und ist kooperatives Mitglied des „Verbandes der Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.“.

Der FDGB steht vor seiner Auflösung, die Angehörigen der Reederei werden in der Industriegewerkschaft Transport organisiert. Das rote Büchlein mit den vielen geklebten Soli-Marken hat ausgedient.

Am 19. April findet die Gründungsversammlung des Vereins Deutscher Schiffsingenieure zu Rostock statt. Der Vorsitz wurde Dr. Ing. Harald Kohn übertragen.

Gemäß dem Beschluss des Ministerrates vom 9. Mai 1990 werden der Generaldirektor, dessen Stellvertreter und die Direktoren der DSR von ihrer Funktion abberufen. Der bisherige Generaldirektor Dr. Maul wird mit Wirkung vom 14. Mai 1990 geschäftsführend beauftragt, das VE Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft in Abstimmung mit der Treuhandanstalt in eine Kapitalgesellschaft umzuwandeln.

Am 12. Mai 1990 wird durch Delegierte aus allen Bereichen der DSR eine neue Betriebsgewerkschaftsleitung gewählt. Als Vorsitzender der BGL wird Eberhard Wagner, seit 25 Jahren Angehöriger der Reederei und zuletzt Leitender Technischer Offizier, gewählt. Bis zur Wahl eines Betriebsrates

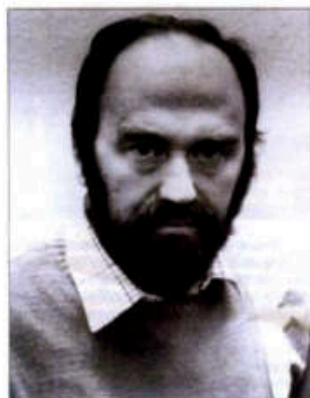


Kleinanzeige aus „DSR-Journal“ (1990)



Eberhard Wagner
Vorsitzender
des Betriebsrates Land

52 Jahre; Schiffs- und Diplomingenieur. Seit 26 Jahren in der Deutschen Seereederei Rostock tätig; davon 12 Jahre zur See gefahren, zuletzt als Leitender Technischer Offizier. Seit 12. Mai 1990 Tätigkeit in der BGL/im amtierenden Betriebsrat.



Rainer Neuwardt
Vorsitzender
des Betriebsrates See

40 Jahre; seit 22 Jahren in der Flotte der Deutschen Seereederei Rostock tätig; zuletzt als 1. Technischer Offizier. Seit 12. Mai 1990 Tätigkeit in der BGL/im amtierenden Betriebsrat.

verpflichtet sich die BGL dessen zukünftige Aufgaben wahrzunehmen. In der DSR wird eine gewerkschaftliche Tariffkommission unter Leitung der BGL tätig. Die Kommission einigt sich auf Schwerpunkte in der Tarifarbeit u. a. für:

- Erhöhung der Nettolöhne
- Rationalisierungsschutz
- Erhöhung der Freizeit
- Kürzung der Arbeitszeit
- Anpassung an Tarifverträge der Gewerkschaft ÖTV

Mitten im Stellenabbau sucht die DSR Arbeitskräfte für die Beherbergungsstätte der DSR, das HAUS SONNE, am Rostocker Markt und für das Freizeitzentrum Oldendorf in Langenort, z. B. Kellner für 600,- bis 680,- Mark Bruttoverdienst, Zimmerfrauen (515,- Mark), Herdhilfen (550,- Mark) und andere.

In der ehemaligen Bettenstation in Langenort befindet sich im Institut für Schifffahrtsmedizin ein Zentrum für Leistungsdiagnostik und Konditionierung im Aufbau. Es würde zukünftig der Erhaltung der Gesundheit, Arbeits- und Leistungsfähigkeit von Schiffsführungspersonal dienen. Der Routinebetrieb soll ab 1991 beginnen. Das Vorhaben kommt nicht mehr zur Vollendung, weil vorher der Medizinische Dienst des Verkehrswesens abgewickelt wird.

Die DSR bestellt sechs Containerschiffe bei einem bundesdeutschen Werftenkonsortium in einem Volumen von 500 Millionen D-Mark. Die Bauverträge werden am 17. Mai 1990 unterzeichnet. Die Finanzierung soll die bundesdeutsche Kreditanstalt für Wiederaufbau mit übernehmen. Den Auftrag teilen sich die Werften Bremer Vulkan, Howaldtwerke Deutsche Werft AG in Kiel und die Thyssen Nordseewerke GmbH Emden.

Ab 27. Mai sind auf der Linie Warnemünde–Gedser auf Grund der gestiegenen Passagierzahlen (Jan. 1989 – 18.768, Jan. 1990 – 41.205) zwei Fährschiffe im Einsatz.

Da es den Tag der Seeverkehrswirtschaft im Oktober zukünftig nicht mehr geben wird, werden die für Auszeichnungen vorgeschlagenen Seeleute und Beschäftigten des Jahres 1989 noch vor der Umwandlung der Unternehmen des ehemaligen Kombines in Kapitalgesellschaften letztmalig als Verdienter Seemann und mit der Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Gold geehrt.

Am 6. Juni reicht die DSR bei der Treuhandanstalt alle Gründungsdokumente für die Umwandlung in eine GmbH ein. Der Rechtsakt der Umwandlung erfolgt am 18. Juni. Einziger Gesellschafter ist die Treuhandanstalt. Als vorläufiger Hauptgeschäftsführer der einstweiligen Geschäftsführung wird Harry Wenzel eingesetzt. Nach den bereits aufgelösten Bereichen wie Direktorat Ordnung und Sicherheit, dem Orchester oder dem KSH-Volkskunstensemble bereiten sich der Ratiomittelbau, die Konsumgüterproduktion, das Wissenschaftlich-Technische Zentrum, die Werkstätten, der Fuhrpark, die Versorgungsflotte und andere Bereiche ebenfalls auf die Umwandlung in kleinere Kapitalgesellschaften vor. Das Leistungsangebot der Flotte wird aus Rentabilitätsgründen zukünftig eingeschränkt. Fast ausnahmslos jeder Bereich der DSR muss mit Personalreduzierungen rechnen, um die Rentabilität des Unternehmens zu erreichen. Schon zwischen dem 1. Januar und dem 30. Juni verlassen z. B. das Direktorat Soziale und Kulturelle Betreuung mehr als 200 Mitarbeiter.

Am 7. Juni eröffnet die DSR in Erfurt nach Leipzig, Berlin, Magdeburg und Chemnitz ihr fünftes Inlandbüro. Die Leitung übernimmt Kapitän Wolfgang Lehmann. Die Umwandlung anderer Kombinatbetriebe in Kapitalgesellschaften erfolgt für Seehafen Rostock AG am 18. Juni, Seehafen Wismar GmbH am 15. Juni, Stralsunder Hafen- und

Hallo Gartenfreunde!
Bieten fabrikneue Gartenlauben GL 25 1 zum Verkauf an. Bei Interesse rufen Sie uns bitte an unter
Tel.: 383506 oder 37101 26.
Deutsche Seereederei Rostock GmbH — Tourismuszentrum, Neuer Markt 25, 2500 Rostock.

Kleinanzeige aus „DSR-Journal“ (1990)

Lagerhaus GmbH am 14. Juni, BBB GmbH am 28. Juni, Schiffsmaklerei AG am 1. Mai und Schiffsversorgung GmbH am 28. Juni 1990.

Einige DSR-Schiffe werden umgetauft. ERNST THÄLMANN heißt künftig MECKLENBURG, WILHELM PIECK künftig BRANDENBURG; OTTO GROTEWOHL künftig SACHSEN, WALTER ULBRICHT künftig THÜRINGEN. KARL-MARX-STADT fährt künftig unter dem Namen CHEMNITZ, aus BERLIN – HAUPTSTADT DER DDR wird nur BERLIN. SIGMUND JÄHN – FLIEGERKOSMONAUT DER DDR heißt nur noch SIGMUND JÄHN. Die ehemalige BRANDENBURG wird in ORANIENBURG umgetauft. Das XD-Schiff ORANIENBURG wurde vorher am 29. Juni 1990 verkauft und fährt künftig unter der Flagge St. Vincent & The Grenadines.

Zum 1. Juli 1990 erwirbt die Deutsche Seereederei GmbH die außerordentliche Mitgliedschaft im Verband Deutscher Reeder.

Im Juli 1990 stellt die telefonische Schiffsauskunft, z. B. für Nachfragen von Seemannsfrauen, ihre Tätigkeit ein. Seit Jahresbeginn ist es für DDR-Bürger möglich, Frachtschiffreisen auf DSR-Schiffen zu buchen. Die Preise für Frachtschiffreisen belaufen sich ab 1. Juli z. B. für eine Reise nach Riga (7 Tage) mit einem Ro-Ro-Schiff 420 DM, für eine Südamerikareise mit Typ Meridian (90 Tage) 6300 DM und für eine Vietnam-Reise mit Typ XD (155 Tage) 8400 DM. Insgesamt werden 18 ausgewählte Fahrtgebiete in Europa, Asien, Afrika und Südamerika angeboten.

Am 1. Juli 1990 erfolgt eine Zäsur – die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion mit Einführung der Marktwirtschaft.

Die Reederei realisiert den Schiffsstellenplan des Seefahrtsamtes. Durch die eingesparten Seeleute erhöht sich der Arbeitsumfang für die Besatzungen. Die Gewerkschaft bemüht sich um finanziellen Ausgleich. Verpflegungsgeld wird weiterhin in Höhe von 8,25 DM gezahlt. Das Handgeld wird in gleicher Höhe weitergezahlt.

Die Ausgabe von Valutaberechtigungsscheinen (Basarscheine) wird eingestellt. Die Verkaufsstellen der Schiffsversorgung stellen ihre Geschäftstätigkeit als Duty-Free-Shops zu Seemannsabgabenpreisen ein. Zukünftig können Seeleute über ein umprofiliertes Verkaufssystem zollfreie Waren einkaufen.

Die DSR-Kfz-Werkstatt im Überseehafen übernimmt die Reparatur privater Kraftfahrzeuge der Typen Wartburg, Lada, Trabant, W50, L60 und B1000. Die DSR-Rundfunk- und Fernsehwerkstatt in Langenort repariert private Rundfunk- und Fernsehgeräte in kürzester Frist. Das DSR-Video-Studio bietet Videoaufzeichnungen von Fotos, Dias, 8- und 16-mm-Filmen an. Der Leder- und Textilservice der Abt. Materialwirtschaft erweitert das Leistungsangebot auf das Einnähen von Reißverschlüssen, das Nähen von Gardinen, die Reparaturen von Schuhen und anderes. Die Abteilung Kultur/Flotte lobt Kurse zur interessanten Textilgestaltung aus.

Das Betriebsverfassungsgesetz der BRD tritt in der DDR in Kraft. Es sind ein Landbetriebsrat, ein Seebetriebsrat und ein Gesamtbetriebsrat zu wählen. Die Wahl muss bis zum 31. Dezember 1990 abgeschlossen sein. Ab 1. Juli gilt auch das Mitbestimmungsrecht im Aufsichtsrat. Die Wahlen zum Aufsichtsrat beginnen.

Die Ferienobjekte in verschiedenen Teilen der Republik, das HAUS SONNE, der Seemannsclub Oldendorf und das DSR-Kulturzentrum „Alte Molkerei“ müssen aus den roten in die schwarzen Zahlen kommen. Davon ist deren Entwicklung abhängig. HAUS SONNE heißt jetzt Seemannshotel und hat kostendeckende Preise – auch für den Seemann und seine Familie – zu realisieren. Seeleute und Familienangehörige zahlten bisher im Durchschnitt nur einen Bettenpreis von 5,40 Mark.

Die Zusammenarbeit des Kombirates Seeverkehr und Hafenwirtschaft mit dem Verband Bildender Künstler wurde bereits vor der Währungsunion beendet. Mit Eintritt in diese verfügt die DSR über einen Fundus von 357 Kunstwerken der Malerei, Grafik und Plastik.

Die Seemannsfamilienbetreuung wird eingestellt. Bis zum 30. Juni 1990 waren 3580 Seemannsfamilien in die aktive Betreuung einbezogen. Die damit befassten Mitarbeiter/innen in den Außenstellen verlieren ihr Aufgabengebiet durch Rationalisierungsmaßnahmen. Aus der BSG Schifffahrt/Hafen Rostock entsteht u.a. die Spielvereinigung Schifffahrt Rostock 1990 e.V. mit den Sparten Handball, Segeln, Tennis, Schach, Sport an Bord und Angeln mit insgesamt 1400 Mitgliedern.

Die Reichsbahnsparkasse Greifswald, welche Konten der Seeleute führt, wird in die genossenschaftliche Sparda-Bank eingegliedert mit Sitz in Berlin.

Der Umschlag im Überseehafen geht um 50 Prozent zurück, weil die Importe für die nachgelagerte Industrie zusammenbrechen. Für dessen Beschäftigte ist vom 16. Juli bis 18. August 1990 erstmalig Kurzarbeit angesagt. Rund 500 Beschäftigten wird gekündigt.

Rationalisierungsgründen fällt auch die Patenschaft der DSR für den Stadtteil Rostock-Lichtenhagen mit seinen kommunalen Einrichtungen zum Opfer.

Zum Start der Währungsunion am 1. Juli 1990 verfügt die Reederei über 161 Schiffe mit insgesamt 1,7 Millionen Tonnen Tragfähigkeit. Zum Leistungsprofil der Reederei gehören zu diesem Zeitpunkt noch eine weltweite Linien- und Trampschifffahrt, Containerdienste, Ro/Ro-Dienste, Transport von Stück-, Massen- und Flüssiggut, Beförderung von Kühlladung, Fährschifffahrt, Passagierschifffahrt sowie die Befrachtung und Charterung von Seeschiffen. Dies geschieht mit 25 Liniendiensten, davon neun Containerdienste, vier Ro/Ro-Dienste und eine Fährlinie. Die DSR unterhält über 20 eigene Auslandsvertretungen, fünf Vertretungen in der Bundesrepublik sowie fünf Inlandsbüros in der DDR. 400 kommerzielle Vertragspartner, darunter 200 Makler, sind gebunden.

Am 1. Juli sind noch 7606 Seeleute bei der DSR beschäftigt, die auf einem Berg von 400.000 Tagen an Freizeit- und Urlaubsansprüchen sitzen. Bis zu diesem Tag sind keine Kündigungen ausgesprochen worden, da viele Seeleute und andere Beschäftigte den Betrieb durch Aufhebungsverträge verlassen haben. Für das 2. Halbjahr 1990 wird mit der Freisetzung von Seeleuten und Landbeschäftigten in Größenordnungen gerechnet. Die Gewerkschaft fordert auf Grund der Veränderungen die Einführung der 40-Stunden-Woche, eine Erhöhung des Verpflegungsgeldes der Seeleute und eine bis zu 30-prozentige Bruttolohnerrhöhung für alle Arbeitnehmer.

Die inzwischen etablierten großen Handelsketten verfügen über eigene Lieferanten. Die deshalb zeitweilig in der Wohlenberger Wiek aufgelegten Kühlschiffe THEODOR FONTANE, THEODOR STORM, FRITZ REUTER und JOHN BRINCKMAN entwickeln sich zu einer Touristenattraktion. Seit dem 23. Juli besteht die Möglichkeit der Schiffsbesichtigung. Gleichzeitig kann dort an Bord ARKONA-Boutique-Ware gekauft werden. Die Offiziersmessen sind als gastronomische Einrichtungen geöffnet und die Kombüsen bieten preiswerte Mittagsgerichte und Abendmenüs an, z.B. Bauernfrühstück für 3,48 DM oder Hausmachersülze mit Bratkartoffeln für 4,30 DM.

Zum 1. August strukturiert sich das ehemalige Direktorat Flotte zum Direktorat Flotteneinsatz um. Der Personalbestand wird von 397 Mitarbeitern auf 203 reduziert. Die ehemaligen Einsatzbereiche gliedern sich in Inspektion Containerschifffahrt, Inspektion konventionelle Fahrt und Inspektion Spezialschifffahrt.

Mit dem gleichen Datum wird eine Schulungsk Kooperation zwischen der Deutschen Seereederei Rostock GmbH und der Stiftung Grone-Schule Hamburg wirksam, um bei steigender Arbeitslosigkeit in Rostock die Qualifikationsstruktur schnell an die neuen Anforderungen anzupassen.

Am 2. August eröffnet die See-Berufsgenossenschaft im Rostocker Überseehafen eine eigene Repräsentanz, um die Seeleute mit den Trägern der See-Sozialversicherung vertraut zu machen.

Am 15. August wird der neue Sozialplan unterzeichnet, der rückwirkend ab dem 1. Juli gilt. Er hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 1990. Die Unterzeichnung hatte sich wegen Differenzen zur Abfindungsregelung verzögert.

Am 16. August werden Tarifvereinbarungen unterzeichnet. Danach tritt für alle Arbeitnehmer ab 1. September die 40-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich in Kraft. Alle Arbeitnehmer erhalten ab 1. Oktober eine Tarifizulage von 140 DM brutto monatlich. Ab 1. August wird der Bordverpflegungssatz um eine DM auf 9,25 DM erhöht.

Aus dem ehemaligen Betriebskollektivvertrag (BKV) werden verschiedene Regelungen übernommen, die bis zum 31. Dezember 1990 gelten, z. B. für die Arbeiterversorgung oder die Unterstützung im Todesfall.

In verschiedenen Landbereichen sowie für Besatzungen, deren Schiffe außer Dienst gestellt werden, wird Kurzarbeit angeordnet.

Die Deutsche Seereederei GmbH, die Senator Linie Bremen und die südkoreanische Cho Yang Shipping Co. gründen das gemeinsame Konsortium „TRICON Service“ für den Verkehr zwischen den drei Kontinenten Europa, Asien und Amerika im Containerdienst. Mit Jahresbeginn 1991 soll ein Round-the-World-Service mit 24 Schiffen und ein End-to-End-Dienst mit zusätzlich acht Schiffen starten. Vom 19. bis zum 22. August findet ein Meeting der TRICON-Partner in Rostock statt.

Am 24. August unterzeichnet die Kreditanstalt für Wiederaufbau mit der Deutschen Seereederei Rostock GmbH einen Darlehensvertrag über 426,5 Mio DM, um den Bau von sechs Großcontainerschiffen mit jeweils 2150 TEU zu finanzieren. Die restlichen 20 Prozent werden von der DSR aus Eigenmitteln aufgebracht. Die Schiffe werden im „TRICON Service“ eingesetzt.

Die Aussendung der Schiffspresse an Wochenenden wird zum 1. September eingestellt.

Mit der Begünstigung (sozialistischer Vetternwirtschaft) bei der Vergabe von freien Stellen ist es vorbei. Auf Druck der Gewerkschaft werden im September erstmals Arbeitsplätze für Führungskräfte innerhalb des Betriebes ausgeschrieben.

Der konventionelle Indien-Dienst wird mit der letzten ostgehenden Abfahrt des MS NAUMBURG eingestellt. Die beiden China-Dienste werden reorganisiert und zukünftig wieder als ein Dienst operieren. Der existierende Südostasien-Dienst wird zukünftig in Kombination mit dem Vietnam-Dienst betrieben.

Der Feriendienst der Gewerkschaften geht pleite. Das Urlauberschiff ARKONA muss zeitweilig aufgelegt werden. Die DSR schreibt dadurch neun Millionen DM Verluste.

Am 3. Oktober wird auf den DSR-Schiffen die DDR-Flagge eingeholt und durch die (bundes) deutsche Flagge ersetzt.

Am 14. Dezember 1990 findet in Berlin die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrates der in eine GmbH umgewandelten Deutschen Seereederei Rostock statt. Damit kommt die erste Umgestaltungsetappe für das Unternehmen zu einem Abschluss; es tritt in eine neue Phase seiner Entwicklung ein. Die Zielvorstellungen der Geschäftsführung münden in einem umfassenden Sanierungskonzept. Der Ausgang der Geschichte ist bekannt.

DSR GmbH DSR GmbH DSR GmbH

Großer Lagerabkauf

Die Deutsche Seereederei Rostock GmbH bietet zu Superpreisen aus Lagerbeständen Kultur- und Sportmaterialien zum Verkauf an.
Angeboten werden u.a.

- Kleinmöbel (Stühle, Tische, Schränke)
- Tischtennisplatten
- Sportgeräte
- Handbälle, Volleybälle
- große Mengen Spielmagazine
- Schachspiele
- Bücher

- Tonbandkassetten
- Videokassetten
- Schlitten
- Kassettenradios
- Musikinstrumente (Trompeten, Klarinetten, Saxophone etc.)
- Kinoapparaturen MoCo-Club

Der Verkauf findet am

Donnerstag, 31.01.91 und 07.02.91, 13.00-17.00 Uhr

Freitag, 01.02.91 und 08.02.91, 13.00-17.00 Uhr

Sonnabend, 02.02.91 und 09.02.91, 09.00-13.00 Uhr

in der Turnhalle Langenort (ab Dierkower Kreuz bis Buswendeschleife der Linie 20 und 21) statt.

Telefonische Rückfragen sind über die Hauptabteilung Verwaltung und Betreuung, Herrn Heine, Tel.: 366/21630 möglich.

Kleinanzeige aus „DSR-Journal“ (1991)

Als DSR-Vertreter in Nordamerika

Als unsere kleine junge Familie am 11. November 1993 in den Minibus des Reisetransfers stieg, der uns zum Flughafen in Hamburg bringen sollte, wussten wir noch nicht, dass es ein Abschied von Rostock für eine sehr lange Zeit werden würde. Im Radio spielte ausge-rechnet der kitschige alte Schlager „Es war Winter in Kanada“ von Elisa Gabbai. Sollte das ein Omen sein?



Dirk Peters
Vice President

DSR-SENATOR LINES (Canada)
465, rue St-Jean, Suite 610
Montreal, Quebec
Canada H2Y 2R6
Phone: (514) 845-9900
Fax: (514) 845-9910
Cell: (514) 781-2896

DSR-LINES

Deutsche Seereederei
Rostock GmbH

465, St-Jean, Suite 605
Montreal, Quebec
Canada H2Y 2R6

Phone: (514) 845-9900
Fax: (514) 845-9910
Telex: DSR CANADA

Dirk Peters
General Manager
Owner's Representative North America

Wir befanden uns auf dem Weg über Amsterdam nach Montreal, wo ich die Leitung des neuen DSR-Büros übernehmen sollte. In meiner Aktentasche lagen schon die frisch gedruckten Visitenkarten, die mich als „Owner's Representative – North America“ auswiesen sowie die Handlungsvollmacht der Geschäftsleitung.

Die Einrichtung eines Liniendienstes nach Kanada war das wohl letzte Servicekonzept, das die bereits der Treuhand unterstehende DSR eigenständig durchführte. Kurz danach erfolgte der Verkauf an Rahe und Schues und im Folgejahr die Fusion mit der Senator Linie in Bremen.

Die neue Mittelmeer-Kanada Linie („MCCS“ – Med Canada Container Service) war bereits

im September 1992 mit drei der vier „Saturn“-Vollcontainerschiffen eröffnet worden und kommerziell völliges Neuland für unser Befrachtungsteam in Rostock. Wir kannten zwar das Mittelmeer aus dem effeff, aber Nordamerika war bis dahin, abgesehen von vereinzelten Tramp-Reisen, ein weißer Fleck auf der DSR-Weltkarte. Für mein Team und mich als frischgebackenen Fahrtgebietsleiter bedeutete das eine riesige Herausforderung und die Arbeitstage waren sehr lang. Bis zum frühen Nachmittag wurde versucht, die Telexe und Anrufe mit den Mittelmeeragenten zu bewältigen. Ab drei bzw. vier Uhr nachmittags hatte man die Agenten in Montreal, Toronto und Chicago an der Leitung. Da die Agenten so gut wie nichts selbst entscheiden konnten, gab es ziemlich viel „Micromanagement“. Als Inchcape in Chicago (unser damaliger Agent) anfragte, Trucker in Konferenzschaltungen am Telefon mit uns in Rostock zu verbinden, um LKW-Standgelder zu diskutieren, war klar, dass wir Entscheidungsträger vor Ort brauchten. Ein deutsch-kanadischer Speditionsveteran, der als erster DSR-Vertreter in Montreal eingestellt wurde, hatte sich nicht bewährt und war relativ schnell abgelöst worden.

Bei der nächsten Dienstbesprechung fragte dann unser Direktor, Dr. Zerbin, nach Vorschlägen für die Besetzung der Stelle in Kanada, die jetzt kritisch geworden war. Die erfahrenen und älteren Kollegen besaßen Ehepartner und schulpflichtige Kinder, Versetzungen ins Ausland waren nicht mehr so interessant wie zu DDR-Zeiten. Meine Chefin und Relationsleiterin, Frau Gabriele Reiter, hatte mich schon vorgewarnt, dass die Frage aufkommen würde, und als die Blicke sich alle langsam in meine Richtung drehten, war ich vorbereitet. – „Okay, ich mach's“.

Es musste dann alles ziemlich schnell gehen. Mit Details wie Arbeitsvisum und Aufenthaltsgenehmigungen für meine Familie hatte sich niemand beschäftigt. „Sie reisen erstmal auf Dienstreisebasis nach Kanada ein und kümmern sich dann vor Ort um die Einwanderungsformalitäten“. „Und meine Familie?“ „Na, die reisen als Touristen mit ein.“



Zum Reisegepäck zählte auch ein Koffer mit Werbegeschenken.

So richtig überzeugt war ich zwar nicht, aber ich brannte darauf, nach Kanada loszulegen, bevor sich die Geschäftsleitung das anders überlegte.

Und so standen wir dann am 11. November 1993 gegen Abend im Montreal-Mirabel Airport an der kanadischen Passkontrolle. „Was ist der Zweck Ihres Besuches?“, fragte der kanadische Beamte. „Geschäftsreise“. „Und Ihre Frau, Ihre Tochter?“. „Begleiten mich als Touristen“. „Hmm, was für Geschäfte wollen Sie denn hier machen?“ „Ich arbeite für eine deutsche Reederei, wir wollen hier ein Büro eröffnen und ich will die ersten

Vorbereitungen treffen“. „Dann wollen Sie also hier arbeiten?“ „Na ja, jede Geschäftsreise ist ja irgendwie mit Arbeit verbunden, jedenfalls hofft mein Boss, dass ich arbeite ...“, versuchte ich, mich aus der Schlinge zu reden.

Da sich hinter uns am Schalter eine Schlange bildete, sagte der Beamte nur: „Kommen Sie mal mit“ und führte uns in den inneren Bürokomplex der Einwanderungsbehörde, wo offensichtlich die härteren Fälle verhandelt wurden. „Wo hast du uns hier reingeritten?“, raunte mir meine Frau zu, der die Sache langsam unheimlich vorkam. Wir sahen uns schon wieder auf dem nächsten Flug nach Deutschland abgeschoben. Nun nahm uns ein älter und erfahrener wirkender Beamter nochmal ins Gebet. Diskussionen waren zwecklos – sein Fazit war eindeutig: „Sie sind nach Kanada gekommen, um hier zu arbeiten und das geht nur mit einer Arbeitserlaubnis“. „Gut“ sagte ich, „und wo kriege ich die jetzt her?“ „Haben Sie hundert Dollar?“ „Ja, die habe ich“. „Das ist die Gebühr für eine Arbeitsgenehmigung für Sie und eine einjährige Aufenthaltsgenehmigung für Ihre Frau und Ihre Tochter. Sie können das dann später verlängern lassen.“

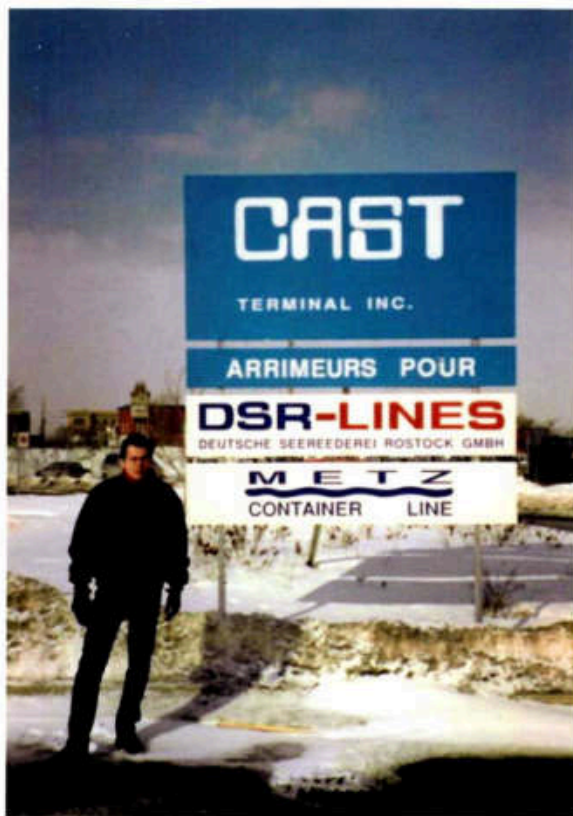
Ich ließ mir meine Verblüffung nicht anmerken, sondern bezahlte in Windeseile die Gebühr, während uns die neuen, großen Visaformulare in die Pässe geheftet wurden. Kanada war uns gleich viel sympathischer geworden.

Zu tun gab es mehr als genug. DSR-LINES musste in Quebec registriert, Bankkonten mussten eröffnet werden. Es mussten Büroräume angemietet, Computer, Drucker und eine Telefonanlage beschafft und vor allem Mitarbeiter eingestellt und eingearbeitet werden. Zunächst waren insgesamt fünf Planstellen in Kanada vorgesehen:

ein General Manager (Dirk Peters), eine Sekretärin (Jacqueline Coll), ein Pricing Manager (Peter Menzel, später Derek Blaszczyk), ein Trade Controller (Solveig Steinrück, später Petra Lüpke) und ein Manager Equipment/Intermodal (Steve Toppings). Später übernahmen wir auch die Marine Operations-Funktion



DSR Kanada Logistikmanager Steve Toppings, Pricing Manager Peter Menzel und der Autor mit einer jungen Kollegin der Agentur Metz Maritime.



Der Autor am CAST-Containerterminal (02/1994)

sollten wir zwei Jahre nach unserer Ankunft Zeugen eines zweiten Referendums werden, das am 31. Oktober 1995 denkbar knapp ausfiel: 49,42 % der Quebecer stimmten für die Unabhängigkeit, 50,58 % dagegen. Es hing alles an einem halben Prozentpunkt.

Da der Name DSR-LINES in Nordamerika weitgehend unbekannt war, bestand großer Erklärungsbedarf bei der Kundschaft, die natürlich wissen wollte, was für Leute hinter der „former East German shipping line“ standen und warum sie mit denen Geschäfte machen sollte. In den Jahren davor hatten mehrere „Fly-by-night“-Reedereien wie Holland-Canada-Line, Europe-Canada-Line, Beaver Line oder auch die sehr kurzlebige DGSH aus Rostock versucht, Liniendienste zwischen Europa und Montreal/Große Seen aufzubauen und waren allesamt krachend gescheitert. Selbst die CAST Linie, die seit den 70er-Jahren mit einem Conbulker-Konzept mehr oder weniger erfolgreich war, hatte 1983 Bankrott anmelden müssen und befand sich z.Z. meiner Ankunft unter Verwaltung der Royal Bank of Canada als Hauptgläubiger. Nun also wieder ein neuer Name. Die Skepsis der Kunden war also nicht unberechtigt und erforderte persönliches Engagement und Überzeugungsarbeit. Eine der häufigsten Fragen lautete übrigens, warum wir als deutsche Linienreederei keinen Service nach Deutschland anbieten? Die offizielle Antwort dafür hieß, dass unsere Marktforschung eine Angebotslücke insbesondere ins östliche Mittelmeer aber auch nach Neapel und Marseille entdeckt habe. Die wahre Antwort lautete, dass unser Partner in Bremen, die Senator Linie, fürchtete, dass die DSR ihr über Montreal Konkurrenz im Verkehr zwischen den USA und Nordeuropa machen könnte, den ihr Round-the-world-Dienst zwar aus New York und Norfolk bediente, der in Chicago, Detroit und Minneapolis (dem klassischen Hinterland von Montreal) praktisch nicht aktiv war.

von unserer Agentur, bauten ein Kostenkontrollteam auf und stellten einen Pricing-Assistenten ein. Damit erreichten wir insgesamt eine Stärke von zwölf Leuten.

Unsere Büroräume befanden sich in der Rue Saint Jean Nr. 465, in einem alten Gebäude aus der Jahrhundertwende, das früher der Cunard-Linie gehört hatte, mitten in der Altstadt von Montreal, dicht am alten Hafen. Die benachbarten Gebäude der Royal Bank, der Bank of Montreal oder der alten Börse ließen noch den Glanz jener Zeiten erahnen, als Montreal die größte Stadt Kanadas war und hier das wirtschaftliche Herz des Landes schlug, bevor die separatistische Parti Quebecois 1976 die Regierung in „La belle province“ übernahm und ein Exodus anglophoner Geschäftsleute nach Toronto einsetzte. Ein Referendum über die Unabhängigkeit von Quebec war 1980 zugunsten der staatlichen Einheit Kanadas ausgegangen. Überraschenderweise



METZ LINES



METZ CANADA LINE

BREAKBULK / BULK / REEFER / OIL

YEAR ROUND REGULAR LINER SERVICE CANADA - MEDITERRANEAN

	BRISTOL	SAINT JOHN	NEW
NEW METZ CANADA	20-05	---	15-10
NEW METZ CANADA	20-05	40-10	12-11

LEBANON - EGYPT - GREECE - TUNIS - MOROCCO - ISRAEL - YUGOSLAVIA - ROMANIA - BULGARIA

METZ CONTAINER LINE

CANADA - MEDITERRANEAN - CONTAINER - SERVICE

NEW CONNECTION: TORONTO-SEA AND CANADIAN ISLAND PORTS
TORONTO-SEA AND CANADIAN ISLAND PORTS

	NEW	MONTREAL	NEW	LONG BEACH
SACHSEN	1-05	20-10-05	10-10	05-11
METZ CANADA	1-05	10-11-05	20-10	05-11
BRANDENBURG	1-05	20-10-05	10-11	10-11
SACHSEN	1-05	20-10-05	10-11	10-11
METZ CANADA	1-05	10-11-05	20-10	05-11
BRANDENBURG	1-05	20-10-05	10-11	10-11



DSR LINES



DEUTSCHE SEEREDERIE ROSTOCK GmbH

MCCS

MEDITERRANEAN - CANADA - CONTAINER - SERVICE
NEW CONNECTION TO OUR GLOBAL CONTAINER NETWORK

	NEW	MONTREAL	SAINT JOHN	LYNN	LYNN	NEW	LYNN	GENOA	VALENCIA
SACHSEN	1-05	20-10-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
METZ CANADA	1-05	10-11-05	20-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
BRANDENBURG	1-05	20-10-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
SACHSEN	1-05	20-10-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
METZ CANADA	1-05	10-11-05	20-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
BRANDENBURG	1-05	20-10-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10

* FEEDER WITH "MCL" TO: ISTANBUL - LATTAKIA - PHAROS - SALONICA - ALEXANDRIA - PORT SAID - MERSEY

* CONNECTING WITH "MCL" SERVICE TO EAST OF SUEZ DESTINATIONS

	NEW	LYNN	SAINT JOHN	SAINT JOHN	SAINT JOHN	SAINT JOHN	SAINT JOHN	SAINT JOHN
LYNN	1-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
SAINT JOHN	1-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
SAINT JOHN	1-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
SAINT JOHN	1-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10
SAINT JOHN	1-05	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10	10-10

* KHORAKKAN FEEDER: DUBAI, MINA QUADROS, DUBAI, BAHRAIN, KUWAIT, KARACHI, BOMBAY
SHARJAH, BANGALORE

** SINGAPORE FEEDER: JAKARTA, SURABAYA, BELAKAH, BANGKOK, PORT KLANG/PENANG, CALCUTTA, CHITTAGONG, MADRAS

DSR (CANADA) MARITIME INC.

MONTREAL: Tel. (514) 982-0555 Fax: (514) 982-0559
TORONTO: Redburn Inc. Tel. (416) 259-1611 Fax: (416) 259-3580
SAINT JOHN, N.B.: Red Line Ltd. Tel. (506) 632-1666 Fax: (506) 648-2757

Pablo leitete das Tagesgeschäft seiner kanadischen Agentur. Er war auch erst wenige Monate vor mir in Montreal eingetroffen. Das was an Erfahrung und lokaler Marktkennntnis fehlte, musste mit Enthusiasmus und Lernbereitschaft wettgemacht werden. Metz als Agent zeichnete verantwortlich für den Vertrieb, die Buchungen/Kundendienst/Dokumentation sowie Frachttinkasso und Containerlogistik (nach Vorgaben der DSR) in Kanada.

Wenig bekannt ist, dass die DSR-LINES durch den Kanada-Dienst auch in den USA unter diesem Namen noch einige Jahre aktiv waren. Die Agentur Inchcape hatte extra für uns ein Verkaufsbüro in Chicago eingerichtet, das von Tim Samuels geleitet wurde, einem jungen Briten, der sich bei der Canada Maritime seine ersten Sporen verdient hatte.

Die Tarife der kanadischen Eisenbahnen (wie Canadian Pacific und



Die SACHSEN vor der Skyline von Montreal, im Hintergrund das Olympiastadion und olympische Dorf von 1976. Dort wehen bis heute die Flaggen aller damals teilnehmenden Staaten, einschließlich die der DDR.

Canadian National) von Chicago und besonders von Detroit nach Montreal lagen damals wesentlich unter denen der amerikanischen Konkurrenz, was uns z.B. erlaubte, Autoteile für Chrysler über Livorno ins österreichische Graz zu fahren, mit einer durch uns garantierten Transitzeit door-to-door. Ähnliche Logistik-Ketten wurden für andere Großkunden aufgebaut und erforderten ein hohes Maß an Teamwork zwischen den Agenturen auf beiden Seiten und der Linie.



Besuch von Schülern der Deutschen Schule Alexander von Humboldt in Montreal auf MS SACHSEN.

Unser größtes Handicap im Vergleich zur Konkurrenz bedeuteten die selbst für damalige Verhältnisse völlig unzureichenden IT-Lösungen. Jeder Agent benutzte seine eigenen Systeme für Buchung, Dokumentation und Logistik, die Importmanifestdaten kamen als sogenannter SITPRO-file vom DSR-Senator Regional Center in Limassol, oft zu spät (was Verwarnungen vom Zoll nach sich zog) und unvollständig. In solchen Fällen stand oft Herr Rüdiger Pahl, der zuständige Vice President von Metz (und ehemaliger Jagdflieger der Bundesluftwaffe), heftig gestikulierend vor meinem Schreibtisch und malte mir in den schwärzesten Farben aus, wie die Importkundschaft reagieren wird, wenn sie ihre Arrival Notices wieder zu spät erhält.

Für das Pricing fehlte jegliche Datenbasis zu den Inlandkosten in Amerika und Europa, sowohl für das Routing als auch die Kosten; all das musste durch DSR Montreal erst aufgebaut werden. Glücklicherweise bekamen wir hier volle Rückendeckung von Frau Reiter und dem Line Management in Rostock, das uns z.B. erlaubte, eigene Softwareprojekte mit lokalen Firmen in Kanada schnell und effizient auszuführen.

Viele amerikanische Kunden machten sich damals Sorgen über mögliche Verspätungen wegen Eisgang im Golf von St. Lorenz. Ihnen war der Februar 1993 noch in frischer Erinnerung, als nicht weniger als 40 Schiffe dort im Eis eingeschlossen waren und erst mit großer Verzögerung durch die Eisbrecher der kanadischen Coast Guard rausgeholt werden konnten. Auch die DSR hatte ein Schiff dort stecken. Ein zweites wurde kurzfristig nach Saint John (New Brunswick) umgeleitet, was den Dampfer zwar einigermaßen im Fahrplan hielt, aber riesige Extrakosten für den Nachlauf der Container nach Montreal, Toronto und Chicago verursachte. Exportladung konnte aus Zeitgründen nicht mehr umgeleitet werden, sondern stapelte sich auf der Kaikante in Montreal.

Der Präsident einer großen italienischen Spedition mit Sitz in Chicago (die hier ungenannt bleiben soll) verlangte z.B. von mir, ihm täglich die Eisreports der kanadischen Coast Guard zu faxen, damit er rechtzeitig gefährliche Situationen erkennen und seine Ladung aus Italien auf US-Ostküstendienste umbuchen könne. Das war natürlich kompletter Unsinn, da sich Wetterlagen bekanntermaßen viel schneller ändern. Trotzdem wurde auch dieser Kundenwunsch erfüllt. Der Kunde hat eben immer recht.



Ehemaliges MS BRANDENBURG als MONTREAL SENATOR unter malaysischer Flagge. (1998)

Kanada war leider auch ein sehr populäres Ziel für Stowaways, die sogenannten „blinden Passagiere“. (vgl. BORDGESCHICHTEN XIV, Kurt-Werner Langer, „Überschmuggler“) Damals handelte es sich vorwiegend um junge Rumänen, die sich bis nach Italien durchschlugen und dann in Container oder direkt auf die Schiffe mit Ziel Nordamerika einschmuggelten, um dort Asyl zu beantragen. Die Kosten für die Abschiebung einige Jahre später (z.T. im gecharterten Privatjet!) stellte uns die kanadische Regierung dann in Rechnung. Später wurden die Terminals in Italien und Portugal mit CO₂-Detektoren ausgestattet, um Überschmuggler anhand der Atemluft im Container zu identifizieren.

Insgesamt haben sich die im Med-Canada-Service eingesetzten Schiffe des „Saturn“-Typs in der kanadischen Winternavigation sehr gut bewährt und besaßen bald einen guten Ruf für Pünktlichkeit, vor allem so lange sie noch mit voll deutschen Besatzungen gefahren wurden. Leider blieben Kontakte mit den Schiffsbesatzungen relativ rar. Nach der langen Revierfahrt auf dem Sankt Lorenz (mit Halt an den Lotsenstationen in Escoumins und Quebec City) waren die Kapitäne meistens froh, wenn sie mal wieder etwas ausschlafen konnten. Das Ein- und Ausklarieren erfolgte durch die Agentur, und die Stauplanung wurde in Rostock bzw. später in Bremen erledigt.

So waren Momente relativ selten, als wir für die Kinder der Deutschen Schule in Montreal einen Besuch auf MS SACHSEN organisieren konnten. Die Kinder bedankten sich für die Führung an Bord mit Kuchen für die Crew, den ihre Mütter gebacken hatten.

Die weitere Geschichte des DSR-Büros in Montreal wurde für seine Mitarbeiter nie langweilig: Nach der Fusion mit der Senator Linie wurden wir dem neugebildeten Regional Center in South Plainfield, New Jersey, unterstellt. Dort ließ man uns weitgehend alleine, da unser Dienst nach einigen Anfangsverlusten inzwischen sehr profitabel war. Als DSR-SENATOR dann im Februar 1997 von der koreanischen HANJIN-Gruppe übernommen wurde, brachen härtere Zeiten an und das gesamte Kostenkontroll- und Abrechnungsteam wurde entlassen. Der Agenturvertrag mit Metz wurde zwei Jahre später gekündigt und unsere neue Muttergesellschaft Hanjin übernahm die Agenturaufgaben mit Ausnahme des Verkaufs in Montreal und Toronto, der unserem Büro zugeordnet wurde. Diese Struktur funktionierte immerhin zehn Jahre lang, bis DSR-SENATOR durch Hanjin liquidiert wurde. Der profitable Med-Canada-Dienst wurde dann noch einige Zeit durch Hanjin weitergeführt, die meisten alten DSR-Mitarbeiter in Kanada waren zu der Zeit aber schon ausgeschieden.

Unsere Familie lebt immer noch in Kanada.

Knut Freiwald

Der Neustart

Manch einer/eine träumt ein Leben lang davon, die Welt zu retten, so wie der einstige Große Vorsitzende, der versuchte, sein gesamtes Staatsvolk zum proletarischen Internationalismus im Sozialismus zu erziehen. Diesem großen Ziel ordneten sich auch die Seeleute der Deutschen Seereederei unter, schlicht und einfach, weil ohne die gegenseitige Achtung aller Völker und Nationen, ohne das Zusammenleben in Frieden und Freundschaft die Seefahrt nicht funktioniert.

Mein Traum seit frühester Kindheit dehnte sich nicht darauf aus, Menschen auf allen Erdteilen glücklich zu machen, sondern beschränkte sich darauf, das Glück in eigener Person zu finden. Ich wollte schon immer Kapitän werden. Und auf steinigem Pfad ist mir das letztlich

auch gelungen. Ich brauchte viele Jahre, um an dieses Ziel zu gelangen. Nun im Alter stelle ich mit Genugtuung fest, dass dieser Traum kein Hirngespinnst gewesen ist. Ich hegte nie Zweifel daran, diesen Wunsch zu meinem Lebensmotto zu erheben. Ich träumte, aber ich machte mir nie Illusionen über den Weg, den ich beschreiten würde, denn trügerische Hoffnungen scheitern nur allzu oft.

Wie ich in der lieblichen Lausitz auf die Idee kam, zur See zu fahren, das weiß ich gar nicht mehr genau zu sagen. Vielleicht erbte ich das Seefahrerblut von meinem Vater, der bei der Kriegsmarine gedient hatte und leider viel zu früh verstarb, um mich ein Stück meines Weges zu begleiten.

Wie auch immer, inzwischen besaß ich ein nautisches Patent und nach einer Fahrenszeit als III. Offizier auf verschiedenen Schiffen der DSR fuhr ich später auf meinem Stammschiff MS ZWICKAU zuletzt als II. Offizier. Während eines Urlaubs im Mai 1981 wurde ich überraschend zum I. Nautischen Offizier befördert. So trat ich von heute auf morgen meinen Dienst als I. NO auf dem MS MEISSEN an, um am Anfang dieser Laufbahn von Kuba eine Ladung Rohzucker nach Rostock zu holen. Aus familiären Gründen nahm ich mit Beginn des Jahres 1982 eine Arbeit in der Inspektion des Flottenbereichs Spezialschiffahrt auf. Dort arbeitete ich in der Abteilung, welche für den Arbeits- und Brandschutz auf den Schiffen des Flottenbereiches verantwortlich zeichnete.

Nach einigen Monaten im neuen Job stellte ich fest, dass eine Landanstellung zu jenem Zeitpunkt für mich noch nicht das Richtige war. Ich stellte einen Antrag, wieder in die Flotte versetzt zu werden. Ein für jeden DSR-Seemann unüberwindbares Hindernis baute sich dabei plötzlich vor mir auf. Mir war der Sichtvermerk gestrichen worden. Wieso, warum, ich hatte mir nichts vorzuwerfen. Erst viel später beim Blick in meine Akte fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Der Grund war darin zu suchen, dass ich mich dem Werben der Firma Horch und Guck verweigert hatte, als Informeller Mitarbeiter (IM) tätig zu werden.

Es folgte ein fast zwei Jahre währender Kampf mit Eingaben an alle möglichen Institutionen bis ich Ende 1983 mein Seefahrtsbuch zurückerhielt. Allerdings musste ich wieder als III. bzw. II. Offizier zur See fahren. Die erneute Beförderung zum I. Nautischen Offizier erfolgte erst 1987. Mein Inspektor meinte dazu, es befänden sich zu viele schwarze Punkte in meiner Kaderakte. Mir schwante, dass ich die Beförderung zum Kapitän wohl nie erreichen würde. Und ich sollte Recht behalten. Der gleiche Inspektor erklärte mir nach der Wende, dass ich immer ganz oben auf der Liste zur Beförderung zum Kapitän gestanden habe. Aber mein Name wurde immer als einer der ersten von der Liste gestrichen mit der Bemerkung: „Den könnt ihr vergessen.“

Spätestens Anfang 1989 wurde mir klar, dass ich bei der Reederei keine Zukunft haben würde. Mein Kindheitstraum, einmal Kapitän zu werden, rückte in weite Ferne. Meinen letzten Einsatz als I. Offizier fuhr ich auf MS APOLDA im August 1989. Die aufregende Zeit des gesellschaftlichen Umbruchs erlebte ich während eines Fortbildungslehrganges an der IHS für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Die Ereignisse überschlugen sich. Endlos diskutierten wir in den Pausen. Eigentlich verwunderte mich diese Eskalation nicht. Die Medien berichteten von übererfüllten Plänen. Unten kam nichts davon an. Die Menschen hatten die Nase voll von den ewigen parteipolitischen Parolen und Phrasendreschereien. Mein Glaube an diesen Staat war zu diesem Zeitpunkt schon schwer erschüttert. Im Dezember 1989 gab ich mein Parteibuch zurück und trat aus der SED aus. Der Lehrgang an der IHS war meine letzte Verrichtung als Angehöriger der Deutschen Seereederei. Nach Bestätigung meiner Bewerbung beim noch existierenden Seefahrtsamt der DDR kündigte ich zum 31. Dezember 1989 mein Arbeitsverhältnis bei der DSR. Mit dem ersten Arbeitstag des Jahres begann meine Tätigkeit im Seefahrtsamt. Sie sollte bis zur Abwicklung dieser Institution andauern. Angestellt wurde ich als Oberinspektor in der Abteilung Sicherheit. Oh, was für eine

anrühliche Bezeichnung. Dabei hatte diese Abteilung mit der namensgleichen bei der DSR oder der Erteilung von Sichtvermerken rein gar nichts zu tun. Das Seefahrtsamt gab nur die Seefahrtsbücher aus. Wir verantworteten die richtige Besetzung der Schiffe und stellten dafür das Schiffbesatzungszeugnis aus, desweiteren die dazu benötigten Befähigungsnachweise für die nautischen und technischen Offiziere.

Wir bekamen in der Folgezeit oft Besuch von aufgebrachten ehemaligen Seeleuten, denen das Seefahrtsbuch entzogen worden war, in der Annahme, das Seefahrtsamt habe Schuld daran oder wäre beteiligt gewesen.

Wie jeder weiß, lief nach den Volkskammerwahlen im März alles auf einen Beitritt zur Bundesrepublik Deutschland hinaus, später als Wiedervereinigung bezeichnet. Wir sollten über Nacht Bürger der BRD werden, ein Trauma von unseren sozialistischen Lebensverhältnissen in deren Gesellschaftsordnung überzuwechseln, ein Umschwung ohne Netz und doppelten Boden. Mir war bewusst, was jetzt auf die Bürger des Arbeiter- und Bauern-Staates zukommen würde, auch auf mich und meine Familie. Durch die Seefahrt hatte ich viele kapitalistische Länder auf den Kontinenten kennengelernt, sah die Lebensverhältnisse, die dem Bild, das wir vom Kapitalismus gelehrt bekommen hatten, entsprachen. Besonders das erschreckende Gefälle zwischen Arm und Reich, die beschränkten Bildungsmöglichkeiten und die mangelnde gesundheitliche Betreuung für viele haben mich immer sehr berührt. Vor allem die Teilnahmslosigkeit der Menschen gegenüber hungernden, bettelnden, in Slums lebenden Menschen machte sprachlos, auch die Gleichgültigkeit mit welcher der reiche Westen diese Zustände in seinem Herrschaftsbereich hinnahm. Auch wir mussten nun den Anblick von Obdachlosen und Bettlern im eigenen Land hinnehmen, eine Errungenschaft, auf die wir gerne verzichtet hätten.

Im Verlauf der Folgemonate wurden viele Menschen arbeitslos, ein Umstand auf den niemand vorbereitet war. Vor allem traf es verstärkt jene, die in der ersten Reihe demonstriert und lautstark die Wiedervereinigung und die D-Mark gefordert hatten, die einfachen Arbeiter, davon besonders heftig betroffen die älteren Jahrgänge. Verwundert mussten alle feststellen, dass sich jetzt der Nachbar, Freund oder Bekannte als ein Konkurrent bei der Suche nach einem Arbeitsplatz profilierte.

Alle Schlüsselpositionen in Industrie und Verwaltung wurden mit Personen aus den „alten“ Ländern besetzt. Für viele von ihnen eröffneten sich ungeahnte Möglichkeiten, Karriere zu machen. Sie erreichten im Osten kurzfristig Positionen, wofür sie sonst Jahrzehnte gebraucht hätten, wenn überhaupt. Den ehemaligen Bürgern der DDR wurden die Voraussetzungen und Qualifikationen für gehobene Stellungen abgesprochen. Große Staatsnähe und im besonderen Falle Verwicklungen in die Machenschaften des Ministeriums für Staatssicherheit gehörten dabei zu den schlagkräftigsten Argumenten. Wie die derzeitigen Migranten aus Zentralafrika mussten die DDR-Bürger erkennen, dass es in der sogenannten sozialen Marktwirtschaft die Traumwelt ohne Probleme nicht gab, die sie sich in Funk und Fernsehen fälschlicherweise hatten vorgaukeln lassen.

Das Seefahrtsamt wurde aufgelöst, die Institution kam nun unter die Verwaltung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord mit Sitz in Kiel, die Oberhoheit lag beim Bundesverkehrsministerium in Bonn. Als erste Amtshandlung mussten alle Angestellten Fragebögen ausfüllen, in denen nach Verbindungen zum MfS gefragt wurde. Diese Fragebögen füllte ich immer wahrheitsgemäß aus. Erstaunlich, dass die Fragen nach diesen Kontakten im Vordergrund standen, auch heute noch. Das wäre verständlich gewesen, wenn nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 mit dem gleichen Eifer und der Verbissenheit nach Gestapo-, SS- oder SD-Verbindungen geforscht worden wäre und so eine ehrliche Aufarbeitung der Vergangenheit stattgefunden hätte. Aber SS- und Gestapo-Leute oder Nazi-Richter konnten fast ohne Unterbrechung ihre Karrieren in der Bundesrepublik

fortsetzen. Erst heute, siebenzig Jahre nach Kriegsende, wird endlich versucht, über neunzig-jährige Kriegsverbrecher zu verurteilen, obwohl ihre Taten jahrzehntelang bekannt gewesen sind, ein Vorgang, der an Scheinheiligkeit nicht zu übertreffen ist.

Alle Mitarbeiter des ehemaligen Seefahrtsamtes erhielten befristete Arbeitsverträge, die vierteljährlich verlängert wurden. Geplant war, die Mitarbeiter, soweit verwendbar, auf die inzwischen installierten neuen Behörden umzusetzen. Dabei handelte es sich vor allem um das Bundesverkehrsministerium mit dessen entsprechenden Abteilungen, die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, Schifffahrtsämter, Seemannsämter und die Wasserschutzpolizei. So wurde ich dem neugeschaffenen Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund zugeordnet. Dessen Aufgaben bestanden unter anderem in der Neuordnung der Küstengewässer und Seegrenzen und dem Umtausch der DDR-Befähigungszeugnisse. Zu letzterem wurde meine Abteilung beauftragt. Dazu musste erst einmal ermittelt werden, welche Befähigungszeugnisse in der BRD existierten, deren Befugnisse und Ausbildungskriterien, um sie dann mit den unseren zu vergleichen. Daraus entstand eine Tabelle, nach der das jeweilige DDR-Patent/Befähigungszeugnis gegen das dafür entsprechend Patent/Befähigungszeugnis der Bundesrepublik Deutschland eingetauscht werden sollte. Diese Tabelle wurde nach mehreren Korrekturen vom Bundesministerium für Verkehr bestätigt und zur Grundlage des Umtausches der Dokumente.

Im Laufe der Abwicklung des Seefahrtsamtes trat die neu gegründete Wasserschutzpolizeidirektion von Mecklenburg-Vorpommern an das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund heran und fragte nach Mitarbeitern, die eventuell beim Neuaufbau der neu zu gründenden Wasserschutzpolizei helfen könnten. Es wurden geeignete Mitarbeiter für ihre hinzugekommenen Abteilungen Gefahrgut, Umweltschutz und die operative Abteilung, welche die anstehenden seerechtlichen Fragen und zukünftig geltende Patente/Befähigungszeugnisse zu bearbeiten hatte, gesucht. Nach Vorgesprächen wurden einige Mitarbeiter des Schifffahrtsamtes zeitweilig zur Wasserschutzpolizeidirektion abgeordnet. Sie sollten entsprechend ihrem bisherigen Aufgabengebiet und gemäß ihrer Kenntnisse nun beim Aufbau dieser Abteilung der Wasserschutzpolizei helfen. Zu den dafür ausgewählten Kollegen gehörte auch ich. Während meine Mitstreiter in den Abteilungen Gefahrgut und Umwelt ihre Arbeit aufnahmen, wurde ich der Operativen Abteilung angegliedert. Da niemand eine Ausbildung im Polizeidienst besaß, delegierte man uns zunächst zu einem Lehrgang nach Bredstedt in Schleswig-Holstein, um erst einmal Grundkenntnisse der Polizeiarbeit kennenzulernen. Danach nahmen wir unsere Arbeit auf. Schnell arbeitete ich mich in mein neues Aufgabengebiet ein. Ich hatte mich schon im Rahmen der Abwicklung des Seefahrtsamtes mit der Problematik befasst. Da eine gute Arbeit von allen geleistet wurde, war unsere Übernahme in den Polizeidienst geplant. Dies gestaltete sich aber schwierig, weil das geltende Beamtengesetz eine Übernahme in den Beamtenstatus ohne vorherige Polizeiausbildung nicht vorsah. Es dauerte, bis man für dieses Problem eine Lösung fand.

Der Unwägbarkeiten in den Nachwendewirren gab es viele. Und so war auch meine Übernahme in den Polizeidienst mit einem Unsicherheitsfaktor belastet, so dass ich mich entschloss, zum 31. Dezember 1991 bei der Wasserschutzpolizei zu kündigen, um in der Seefahrt einen neuen Anfang zu wagen, immer noch vom Wunsch beseelt, eines Tages Kapitän zu werden. Ich musste durch diese Entscheidung gänzlich von vorn beginnen. Es galt einen Weg zu finden, mich und meine Familie weiter ernähren zu können.

Bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz kam ich auch an der neuen Seemannsmission im Rostocker Hafen vorbei. Der Zufall wollte es, dass ich den dortigen Seemannspastor kannte. Während des Lehrganges in Bredstedt besuchten wir auch einige Tage die Wasserschutzpolizeistation in Brunsbüttel, um den dortigen Dienstbetrieb kennenzulernen. Untergebracht wurden wir in diesen Tagen in der dortigen Seemannsmission. Deren

damaliger Chef arbeitete nun als Seemannspastor in Rostock. Ihn fragte ich, ob er nicht Reedereien kenne, die Leute suchen. Er gab mir einige Reedereiadressen und unter anderem auch den Tipp, ich solle doch mal im Haus der Schifffahrt in der Rostocker Langen Straße vorbeigehen. In diesem traditionsreichen Gebäude habe eine alte, mittelständische Reederei aus Hamburg mit sehr gutem Ruf ein Büro eröffnet. Dort wollte ich meine Suche beginnen. Als ich in deren Office kam, öffnete mir überraschenderweise eine Kollegin die Tür, die in unserem Flottenbereich als Arbeitskräftelenkerin, heute nennt man die Tätigkeit Crewsuperintendent, tätig gewesen war. Sie hatte dort schon ihren neuen Arbeitsplatz gefunden. Sofort fühlte ich mich heimisch. Das Gespräch mit dem verantwortlichen Crewmanager verlief für mich günstig, da gerade dringend ein II. Offizier gebraucht wurde. Dieses Angebot nahm ich an und unterschrieb einen Arbeitsvertrag, einen sogenannten Zeitvertrag, über die Dauer von vier bis fünf Monate. Der Heuervertrag beinhaltete die Dienstaufnahme als II. Offizier mit einem Verdienst von achtzig Prozent des geltenden Tarifvertrages. Es handelte sich nicht um eine Festeinstellung, ich musste mich erst bewähren. Wichtig war für mich, dass ich auf einem Schiff unter deutscher Flagge fahren konnte.

Diese damalige Entscheidung habe ich niemals bereut. Bis zum Ausscheiden aus der Seefahrt und späterem Landeinsatz blieb ich der Ahrenkiel-Gruppe verbunden.

Gemäß dem Heuerschein sollte ich am 7. Januar 1992 im Europahafen in Hamburg auf eines ihrer Containerschiffe steigen. Mir verblieb noch das Weihnachtsfest und Neujahr, um mich in diese neue Situation hineinzusetzen, um schließlich wieder Abschied von meiner Familie zu nehmen und erneut das Leben eines Seemanns zu beginnen. Meiner Frau und mir fiel diesmal der Abschied nach zwei Jahren an Land doch sichtlich schwer. So setzte ich mich also mit meinen gepackten Koffern und all den Zweifeln bezüglich meiner Entscheidung Richtung Hamburg in Bewegung. Nie hätte ich es früher für möglich gehalten, einmal unter bundesdeutscher Flagge zur See zu fahren.

Das Wetter entsprach meiner Stimmung, als ich dort ankam, kalt, windig, dazu Nieselregen, ein richtiges Hamburger Schietwetter. Hier sollte also nun die letzte Etappe meiner Seefahrtszeit beginnen, um eventuell doch noch meinen Kindheitstraum, Kapitän zu werden, zu verwirklichen.

Ich sollte einen polnischen II. Offizier ablösen. Da das Schiff sich noch im Anlauf befand, musste ich voller Skepsis warten, bis es festmachte. Während meiner Seefahrtszeit war ich noch nie auf einem Containerschiff gefahren. Bei meinem neuen Job handelte es sich um absolutes Neuland. Eigentlich hatte ich eine Übergabe ähnlich der Praxis aus DSR-Zeiten erwartet mit Übergabeprotokoll und exakter Einweisung zum Stand des Ressorts. Hier sollte ich etwas völlig anderes erleben. Der Kollege, den ich ablöste, war mit seiner Frau beschäftigt, mit der ich in der Kantine am Eurokai gewartet hatte, und begann seine Siebensachen zusammenzusuchen. Als Übergabeprotokoll drückte er mir einen handschriftlichen, in Englisch geschriebenen kleinen Zettelfetzen in die Hand. Das war's!

So stand ich danach etwas verloren herum. Nachdem ich mich beim Kapitän angemeldet hatte, der natürlich auch keine Zeit besaß (Ich sollte später als Kapitän noch die Hektik kennenlernen, die immer bei einem Anlauf von Hamburg herrschte.), begab ich mich zum I. Offizier. Der war erheblich jünger als ich und nahm sich natürlich auch nicht die Zeit, sich mit mir zu beschäftigen. Da er davon ausging, dass ich schon auf Containerschiffen gefahren war, drückte er mir den Lade-/Löschplan in die Hand und erklärte, ich solle meinen Dienst an Deck aufnehmen. So fand ich mich nicht viel später in Arbeitsklamotten, den Containerstaplan krampfhaft in den Händen haltend, etwas verunsichert an Deck wieder. Natürlich besaß ich keinerlei Ahnung, was ich zu tun hatte. Ich wusste nicht was ein Twistlock oder Turnbuckle ist, kannte nicht die Stauweise. Bay und Tier bedeuteten für mich böhmische Dörfer. Na, dachte ich, das kann ja heiter werden.

Das Schiff fuhr damals unter deutscher Flagge, aber im Zweitregister. Das bedeutete in diesem Falle, dass die Schiffsführung bis auf den III. Offizier aus Deutschen bestand. Außerdem gehörten noch der Leitende Ingenieur, ein Schiffsbetriebsmeister als Bootsmann und ein Schiffsmechaniker zur deutschen Besatzung. Die anderen Ingenieure kamen wie der III. Offizier aus Sri Lanka, ebenso die Crew. Die Reederei fuhr bis Ende der 90er-Jahre mit einigen Schiffen unter deutschem Zweitregister, die übrigen Schiffen unter Liberia-Flagge. Später, als ich so nach und nach hinter das soziale System der bundesdeutschen Seefahrt kam, sollte ich nochmal dafür dankbar sein. Es gehörte schon nicht mehr zu einer Selbstverständlichkeit, unter deutscher Flagge zu fahren. Viele andere Reedereien hatten ihre Schiffe schon längst komplett ausgeflaggt.

Ich besaß keine Hemmungen, um erst einmal einen Überblick zu bekommen, den Schiffsbetriebsmeister und die AB's, so nannte man hier die Matrosen, zu fragen, was anlag und zu machen ist, damit ich diese erste Wache überstand. So lernte ich gezwungenermaßen schnell wo es lang ging. Beim Ablegen schaute allerdings mancher von der Decksgang auf der Manöverstation etwas verdutzt, als er mein mit deutschen Worten gespicktes Englisch hörte. Ich hatte Probleme, ihnen in Englisch klar zu machen, was ich wollte, konnte aber immer zeigen und praktisch vorführen, was zu tun war oder ich machte es der Einfachheit selber.

Nach dem Auslaufen beschäftigte ich mich in meiner Freizeit intensiv mit den Aufgaben auf einem Containerschiff. Ich wollte mir ja keine Blöße geben. So hatte ich mich in kurzer Zeit eingearbeitet. Bei den notwendigen Ballastoperationen konnte ich auf meine Erfahrungen als I. Offizier zurückgreifen. Mit der nautischen Schiffsführung bekam ich keine Probleme. Trotz zweier Jahre an Land befand ich mich ruckzuck wieder auf der Höhe. Gelernt ist gelernt. Es sollte sich zeigen, dass in der bundesdeutschen Seefahrt auch nur mit Wasser gekocht wurde. Wir hatten, wie ich nun im Nachhinein feststellen konnte, eine ausgezeichnete Ausbildung an der IHS erhalten. Nur an Selbstdarstellung mangelte es, das mussten wir noch lernen. Es fehlte uns, und ich glaube nicht nur mir ging es so, dieses weltmännische nach außen immer sehr selbstsicher erscheinende Auftreten unserer bundesdeutschen Kollegen. Große Schwierigkeiten bereitete mir die englische Sprache, zumindest in den Anfangsjahren. Bei der DSR wurden rein deutsche Besatzungen gefahren. Da ich fast nur auf Massengutschiffen gemustert gewesen war, bezogen sich meine Englischkenntnisse auf Ansteuerungen und das dürftige Wissen, das ich als I. Offizier eines Massengutschiffes brauchte, nämlich die Schütte nach Backbord oder Steuerbord zu dirigieren. Vieles davon habe ich damals auf Russisch gelernt, da wir hauptsächlich sowjetische Häfen anliefen.

Die bevorstehende Rundreise sollte von Hamburg über verschiedene europäische Häfen, den Suezkanal, Jebel Ali, Karachi, Bombay bis Colombo gehen und wieder zurück nach Europa und Hamburg führen. Ein neues Fahrtgebiet für mich. Bei dem Schiff handelte es sich um einen sogenannten Mehrzweckfrachter, so gebaut, dass auch Mixladung, bestehend aus Containern und Stückgut, gleichzeitig geladen werden konnte. Ein Einsatz als Massengutschiff war ebenfalls möglich.

Die Reise verlief für mich letztlich sehr erfolgreich. Nach problemloser Heimreise sind wir wieder sicher im Heimathafen Hamburg angekommen. Dort wollte der I. Offizier in Urlaub gehen. Bei Ankunft fehlte es aber noch immer am Ersatz. Da ich eine sehr gute Beurteilung von meinem Kapitän erhalten hatte, machte die Reederei mir den Vorschlag, das Ressort des I. Offiziers zu übernehmen und noch die nächste Reise mitzumachen. Außerdem wurde mir eine Festanstellung versprochen und ich sollte ab sofort die gleiche Bezahlung wie meine Kollegen aus den alten Bundesländern erhalten. Hochanständig von der Reederei, denn noch nicht allgemein üblich. So wurde ich schon nach einer Reise zum I. Offizier befördert.

Meine Frau besaß dafür Verständnis, obwohl wir aus Zeiten der DSR die sich daraus ergebende lange Abwesenheit nicht gewohnt waren.

Das Leben mit einem Seemann gestaltete sich jetzt völlig anders für meine Familie, nicht zu vergleichen mit den Bedingungen, die ich bei der DSR kennengelernt hatte. Die Einsatzzeiten betrugen nun vier bis fünf Monate, eine lange Zeit. Gewöhnt waren wir von früher, dass die Schiffe immer zurück nach Rostock kamen. Zumindest im Flottenbereich Küsten- und Spezialschiffahrt konnte ich fast regelmäßig zu Hause weilen.

Die Beförderung zum Kapitän ist heute eine alleinige Entscheidung des Reeders, da redet keine Partei und auch der Verfassungsschutz nicht mit rein. Im Frühjahr 2001 befand ich mich wieder einmal auf der mir wohl bekannten FRANCONIA im Einsatz. Mein Kapitän wollte in Urlaub gehen, da seine Einsatzzeit dem Ende zuing. Am 12. März 2001 erhielt er die Information, dass seine geplante Ablösung Ende März nicht mehr zur Verfügung stehe.



Der Autor am Heck von MS FRANCONIA

„Deshalb haben wir (die Reederei) beschlossen, dass Herr Freiwald zum Kapitän befördert wird und Ende März das Kommando von Ihnen übernimmt.“ Am 29. März 2001 übernahm ich in Hongkong das Kommando über das Containerschiff FRANCONIA.

Wer meinen Lebensweg bis hierher verfolgt hat, kann sich denken wie stolz und glücklich ich war. Welch eine Genugtuung, dass sich trotz aller Rückschläge endlich mein Kindheitstraum erfüllt hatte. Mein Wille, die Ausdauer und Beharrlichkeit, mit der ich mein Ziel verfolgte, haben letztlich zum Erfolg geführt. Nicht in der DDR, in der ich es einst anstrebte, sondern hier und heute in der Bundesrepublik Deutschland Kapitän geworden zu sein, ist Stolz und Befriedigung zugleich.

Leider musste ich meine aktive Fahrzeit bald aus gesundheitlichen Gründen beenden. Die Bandscheiben machten nicht mehr mit. Ich war fast 56 Jahre alt, als mir gesagt wurde, dass ich eigentlich nicht mehr die Tätigkeit als Kapitän ausüben könne, nachdem ich wiederholt vom Schiff geholt werden musste, um mich zu Hause behandeln zu lassen. Mir wurde ein Job in der Crewing Abteilung der Reederei angetragen. Dieses Angebot nahm ich an, mein Lebensziel Kapitän zu werden, hatte ich erreicht. Im Frühjahr 2006 begann meine Arbeit an Land. Als die Reederei 2014 verkauft wurde und ein Wechsel zur neu gegründeten Reederei bei wenigen bis zur Rente verbleibenden Monaten nicht in Frage kam, verabschiedete ich mich in den Ruhestand. So endete meine fast fünfzigjährige Tätigkeit in der Seefahrt und maritimen Wirtschaft.

Mit einer Zeile des Liedermachers Hannes Wader sei an jene erinnert, deren Träume durch staatliche Willkür platzten, oder an jene, die später vor Gram über ihren schmachvollen Abgang aus dem Seefahrerleben mit sich nicht mehr ins Reine kamen: „Ja, auch dich haben sie genauso belogen, wie sie es mit uns heute immer noch tun. Und du hast ihnen alles gegeben, deine Kraft, deine Jugend, dein Leben.“ („Es ist an der Zeit“ – youtube)

Die erste gesamtdeutsche Seeamtsverhandlung

Wir lebten schon mehrere Monate im vereinten Deutschland. Jeden Tag ereignete sich etwas Neues. Unsere große Reederei, die DSR, wurde von Tag zu Tag kleiner. Schiffe wurden verkauft, verschoben und auch verschenkt.

Man bezeichnete unsere Reederei damals als das Tafelsilber Mecklenburgs. Westdeutsche Reedereien, wie Hapag-Lloyd oder Hamburg Süd, hatten ihre Aufsichtsräte überall in Gremien und Banken sitzen. Das Schicksal unserer Reederei war somit besiegelt. Die erste Entlassungswelle war schon vorüber und jeder, der noch einen Job bei der DSR hatte, konnte sich freuen.

Wir befanden uns mit unserer HAGENOW schon zwei Monate unterwegs, als wir eine Reise nach Stralsund bekamen. Anschließend sollte das Schiff nach Wolgast verholen, um Baudraht für Stockholm zu laden.

Wir freuten uns alle über diese Reise, konnten wir doch unsere Frauen an Bord bestellen und sie mit nach Wolgast nehmen, von wo sie wieder nach Hause fahren würden. Ich war schon längere Zeit nicht mehr in Stralsund gewesen. Nun erwartete ich mit Spannung, wie es mit der Einklarierung, dem Schiffshändler und Reparaturen im Hafen klappen würde.

Die Makler waren alle neu in ihrer Funktion. Der Zoll kam in Zivil und stellte sich vor. „Ich bin der neue Zollchef von Stralsund, komme aus Wilhelmshaven und unterstütze die noch aus der DDR-Zeit verbliebenen Mitarbeiter.“ Als ich einen dieser Mitarbeiter an seiner Seite sah, verschlug es mir die Sprache. Es war unser meistgehasster Zöllner! Der „Dicke“ hieß er bei uns.

Ich konnte mir dem Chefzöllner gegenüber die Bemerkung nicht verkneifen, dass er den von uns Seeleuten gefürchtetsten Mitarbeiter neben sich stehen habe. Der Dicke wurde puterrot und versuchte sich zu rechtfertigen, dass es eine andere Zeit damals gewesen sei und er nur seine Arbeit getan habe.

Ich hätte dem Zollchef sofort zehn Geschichten erzählen können, wie der Dicke uns seinerzeit denunziert hat. Auf der ALDEBARAN fuhr ich seinerzeit als Erster Offizier, als er meine Kammer durchsucht und einen Brief meiner Frau gelesen hatte. Die Einschulung meiner



MS HAGENOW (04/1987)

Tochter stand bevor und ich sollte einen Pelikan-Füllhalter mitbringen. Der Dicke hat solange gesucht, bis er den Füller in meinem Jackett fand. Nun bekam ich ein Zollverfahren an den Hals. Diese große Straftat wurde auch sofort nach Rostock gemeldet. Zum Glück nahmen die Inspektoren in Rostock die Angelegenheit nicht ernst.

Als wir das nächste Mal nach Stralsund kamen, arbeitete der Dicke nicht mehr beim Zoll. Unsere Ehefrauen warteten schon an der Gangway. Aber mit ihnen warteten noch Inspektor Z. aus Rostock vom Flottenbereich und ein uns unbekannter Herr. „Herr Kapitän, mein Name ist XY, ich komme vom Wilhelmshavener Seeamt und habe die Aufgabe, Ihr Schiff, MS HAGENOW, zu inspizieren. Es ist das erste Schiff der DSR, welches sich einer solchen Kontrolle unterziehen muss.“

Was diesem Herrn alles aufgefallen ist, was nicht richtig war in der DDR! Am meisten musste ich lachen, als er monierte, dass die Höhe der Kammern zu gering wäre und die Antenne müsse auf der anderen Seite des Mastes sein. Wir hätten nach seinen Protokollberichten das ganze Schiff umbauen müssen. Er beschäftigte uns den ganzen Tag. Unsere Frauen haben sich von uns abends wieder verabschiedet. Sie hatten auch die Nase voll.

Mit dem letzten Brückenzug der Rügendammbrücke sollten wir nun den Hafen verlassen und hinter der Brücke vor Anker gehen. Um 4 Uhr würde uns der Lotse dann nach Wolgast bringen.

Wolgast war zu Zeiten der DDR für Handelsschiffe gesperrt. Peenemünde, russisches Hafengebiet und Werft waren tabu. Der erste Lotse, ein alter Herr, kannte den Hafen Wolgast nicht und auch der zweite Lotse war neu im Job, traute sich aber zu, uns zu lotsen.

Etwas war uns entgangen. Wegen der Hektik an Bord hatte keiner den Wetterbericht gehört. Windstärken 8 bis 9 aus SW langsam auf NW drehend waren angesagt worden. Wir passierten Peenemünde an Backbord-Seite und merkten, wie der starke Sturm das Wasser des Peene-Flusses heraustrieb. Wir bekamen Schwierigkeiten mit dem Tiefgang. Um 7 Uhr meldeten wir uns beim Hafenamt in Wolgast an. Um 8 Uhr sollte die Brückenöffnung erfolgen. Dann kam 7.45 Uhr die Meldung des Hafenmeisters: „Bei diesem Wind können wir die Brücke nicht öffnen.“ Wir fuhren schon mit ganz langsamer Geschwindigkeit und die Brücke kam immer näher. Das Anker werfen vor der Brücke war verboten wegen dort liegender Stromleitungen.

Nun stoppten wir die Maschine, der Wind drehte mehr auf West und ließ nach. Schließlich meldete sich der Hafenmeister: „Ich habe eben den Brückenwart mit dem Fahrrad vorbeifahren sehen, dann wird er öffnen.“ Punkt 8 Uhr hob sich die Brücke – zu spät für uns. Ich stand in der Backbord-Nock, der Lotse in der Steuerbord-Nock. Als Rudergänger fungierte während der Revierfahrten der Chief der Maschine. Ein Schiff muss Fahrt aufnehmen, um steuerfähig zu sein. Der Chief sollte den Rudertelegraphen auf langsame Fahrt legen. Ich bin noch heute am Zweifeln, ob der Chief diesem Kommando nachgekommen ist. Die Chiefs haben immer Angst, wenn zu kurzfristig Manöver eingeleitet werden.

Jedenfalls steuerten wir auf einen riesengroßen runden Gummifender zu, der uns sofort auf die andere Seite der Brückenkammer katapultierte. Dann hörten wir nur ein Krachen, sahen eine Sandwolke und das Einstürzen der Mauer.

Dem Lotsen, dem Chief und mir war hundeelend. Das Schiff kam aus der Brückenkammer heraus und wir fanden gleich dahinter unseren Liegeplatz. Unser Blick ging hinüber zur Brücke. Der Brückenwart versuchte die Stahlbrücke wieder zu senken. Es klappte – an der Brücke selbst war nichts kaputt. Aber die Brückenkammer an Steuerbord-Seite war zusammengefallen.

Es war Urlaubszeit, alle Urlauber nach Usedom hätten einen Umweg von einer Stunde machen müssen. Wir hatten kaum festgemacht, als schon die Reporter kamen. Sie wollten

alles wissen. Ich hatte Dringenderes zu tun. Deshalb musste ich mich umziehen, um ihnen zu entkommen. In einem roten Arbeitsanzug erreichte ich die nächste Telefonzelle, um in Rostock über meine Havarie Meldung zu machen.

Das Schiff hatte kaum Beschädigungen bekommen. Nur die Farbe über dem Schiffsnamen war abgeschürft. „In den frühen Morgenstunden kollidierte das MS HAGENOW mit der Brücke in Wolgast.“ Diese Nachricht kam stündlich über die Radiosender. Am nächsten Tag standen auch die Zeitungen voll davon. Im Laufe des Tages kamen die Versicherungsvertreter, das Seefahrtsamt, Hafenamt, Polizei. Alle wollten Aufklärung von mir und die Tagebucheinträge einsehen. Ich durfte keine Auskunft geben. Die Umstände mussten die Havarievertreter und die Seeamtsverhandlung klären.

Zur DDR-Zeit besaßen wir eine Versicherung namens FAKULTA, welche die Interessen von Kraftfahrern, Lokführern, Piloten und Seeleuten wahrnahm. Da ich schon zwei Jahre nicht eingezahlt hatte, führte mein erster Landgang zur Commerzbank, um sofort den Rückstand und ein Jahr im Voraus einzuzahlen. Das sollte sich bezahlt machen. Innerhalb von zwei Tagen meldete sich ein Vertreter der FAKULTA aus Rostock bei mir. Dieser Mann bedeutete einen Glücksgriff für mich.

Mittlerweile wurde das Schanzkleid an Backbord-Seite von Arbeitern der Werft in Wolgast gemalt, Reparaturen in der Maschine durchgeführt. Auch das Laden der Rollen Baudraht hatte begonnen. Gegen 16 Uhr sind wir ausgelaufen. Zum Glück zog die Brücke, ansonsten hätten wir vielleicht Wochen oder Monate im Hafen zugebracht.

Nach vier Monaten im Heimaturlaub bekam ich Nachricht, dass die Seeamtsverhandlung in Rostock-Warnemünde in der Seefahrtschule stattfinden würde. Es sollte die erste Seeamtsverhandlung nach der Wende werden.

Solche Verhandlungen zu DDR-Zeiten waren sehr hart. Die Havariekommissare gaben sich sehr streng. Über allem, was verhandelt wurde, stand das Schlagwort „Volkseigentum“. Nun sollten Seefahrtschüler, Lehrer und Schiffsoffiziere miterleben, wie unter bundesdeutscher Rechtsprechung eine Seeamtsverhandlung durchgeführt wird.

Das Erscheinen dreier Herren aus Kiel wurde uns angekündigt. Wir warteten zwei Stunden. Gegen 11 Uhr kam dann ein Anruf von ihnen aus dem Ostseebad Wustrow, wo denn die Seeamtsverhandlung stattfände. Sie sähen hier in Wustrow nur eine Ruine! Die drei Herren hatten offensichtlich von der großen Seefahrtschule in Warnemünde noch nie etwas gehört. Als die Verhandlung begann, hatte sich die Aula fast geleert. Die Seefahrtschüler mussten in den Unterricht. Andere geladene Gäste verfolgten schon ab Mittag andere Termine.

Nur die drei Herren aus Kiel, mein Fakultä-Vertreter und ein Havariekommissar aus Warnemünde waren nun anwesend. Die Kieler Herren und mein Fakultä-Vertreter vertraten die Auffassung, dass der Wind die Kollision verursacht habe. Nun kam die alte DDR-Schule bei unserem Havariekommissar wieder zu Tage. Er versuchte, mich für die Havarie verantwortlich zu machen. Der Wind wäre nicht in der Stärke WNW 6 bis 7 von der Seite eingefallen. Dann kam die Stimme des Hauptkommissars: „Herr Kollege, wenn ein Kapitän sagt, der Wind kam von WNW 6 bis 7, dann war das so.“ Immer wieder versuchte der Warnemünder, mir eine Schuld in die Schuhe zu schieben. Nun meldete sich mein Mann von der FAKULTA zu Wort. Er schilderte noch einmal den Hergang mit der Schlussfolgerung, wenn die Brücke pünktlich geöffnet hätte, wäre diese Kollision nicht passiert.

Nach einer Stunde war die Verhandlung beendet. Ich wurde von jeglicher Schuld freigesprochen.

Reunion in der Antarktis

nachrichten - Kombinatnachrichten

Grüße kamen von der 1. DDR-Antarktis- expedition



DDR-Antarktisexpedition
„Georg Forster“
70° 46' S 11° 50' E
1. DDR-Antarktisexpedition
1987-1988

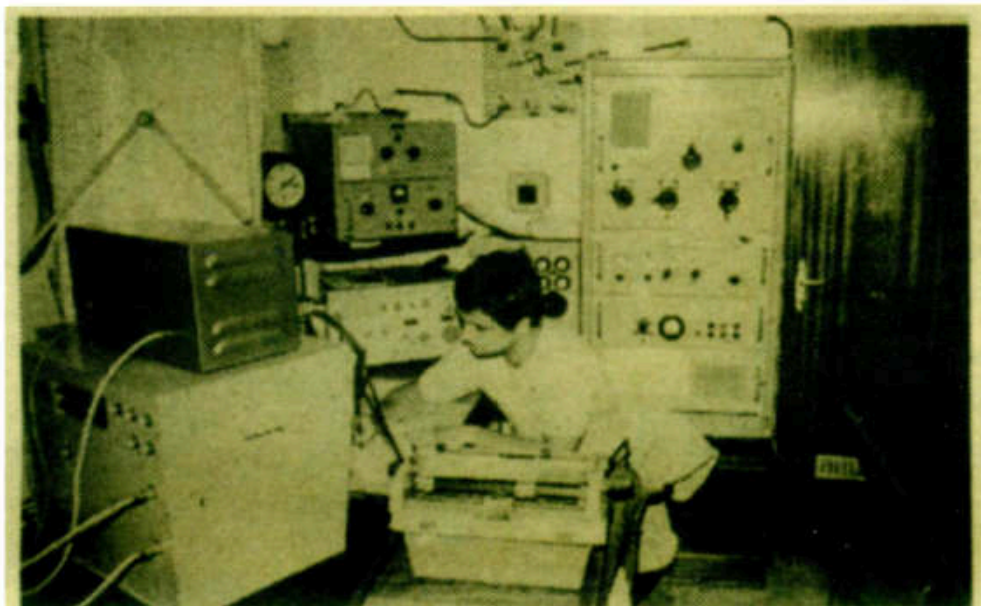
„Von Ihrem südlichsten und entferntesten Mitarbeiter herzliche Grüße. Die Delegation in die 1. DDR-Antarktisexpedition der DDR ist für mich Auszeichnung und Verpflichtung. Ich werde all mein Wissen und Können und meine Erfahrungen einsetzen, um die gestellte Aufgabe zu erfüllen und unserem Kombinat Ehre zu machen. Auf diesem Wege möchte ich allen Mitarbeitern und Kollektiven unseres Betriebes, die die Vorbereitung tatkräftig unterstützen, Dank sagen. Gleichzeitig möchte ich dem Kollektiv meines Stammschiffes MS „Leipzig“ herzliche Grüße und Wünsche übermitteln. Da die nächste Post erst im Juni 1988 die DDR erreicht, schon jetzt herzliche Grüße und Wünsche zu Weihnachten und zum Jahreswechsel.“
Günter Peters, Funker und stellvertretender Expeditionsleiter
der 1. DDR-Antarktisexpedition



aus „Voll Voraus“

Expeditionslogo

Bereits seit 1959 beteiligten sich DDR-Wissenschaftler verschiedener Disziplinen unter Verantwortung der Akademie der Wissenschaften (AdW) im Rahmen sowjetischer Antarktisexpeditionen (SAE) an den Forschungen auf diesem Kontinent, bevor ab 1987 eigene Expeditionen durchgeführt wurden, die weiterhin von sowjetischer Logistik abhängig blieben. 1974 war die DDR dem Antarktisvertrag beigetreten, die BRD erst 1979. Infolgedessen wurde im April 1976 nahe der sowjetischen Antarktisstation Nowolasarewskaja in der Schirmmacheroase auf 70° 46' S, 11° 50' O (Königin-Maud-Land) eine eigene Station, bestehend aus Containern, errichtet, die erste deutsche ganzjährig betriebene Antarktisstation.



Funkoffizier Frank Heimann bei seiner Arbeit im Funkraum

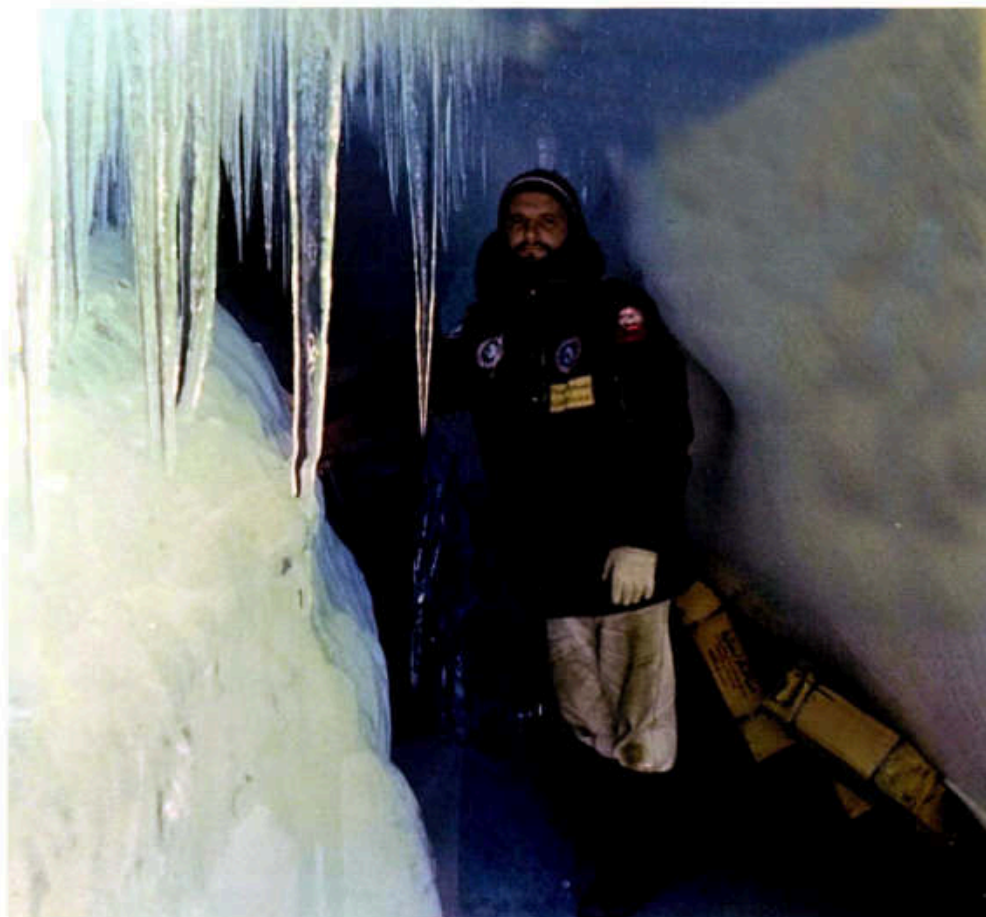
Frank Heimann im Funkraum MT WOLFEN („Voll Voraus“ 07/1980)



Die Expeditionsteilnehmer (v.l.u. n.r.u.): KFZ-Meister Gerald Müller – verantwortlich für Fuhrpark und Diesel-Elektro-Station, Koch Harry Prippernau, E.-Ing. Andreas Brehme, Dipl. Meteorologe Andreas Raeke – Meteorologie und Ozonlochforschung, Dr. Gerhard Schlosser – Expeditionsleiter und Geodäsie, Dr. Ulf Bauerschäfer – Ionosphärenphysik, Dipl.-Ing. Frank Günther – Elektronik-Reparatur-Ing. für die Messtechnik, Dr.-Ing. Manfred Gronak – Ionosphärenphysik, Dr. Reinhard Zierath – Chemiker, Dipl.-Ing. Frank Heimann – Funker und Leiter der Poststelle

Es folgten hochfliegende Pläne über einen ganzjährig besetzten Stationsneubau in der Ostantarktis, welche die Wirtschaftskraft der Republik weit überschritten und deshalb mit Ministerratsbeschluss vom Juli 1980 gestoppt wurden. Daraufhin schränkte die sowjetische Seite die Anzahl der DDR-Teilnehmer an den SAE auf maximal zehn Wissenschaftler ein. Erst 1986 befasste sich – ausschließlich – das Politbüro des ZK der SED wieder mit der Frage einer eigenen Station. (Vgl. BG Bd. X, Peter Volk, „Operation Pinguin“) Mit Beschluss vom 23. September 1986 wurde am 25. Oktober 1987 der weiterhin existierende Containerstandort der AdW bei der sowjetischen Station Nowolasarewskaja in GEORG-FORSTER-Station umbenannt. Georg Forster war der deutsche Reisebegleiter von James Cook, der als erster Deutscher am 17. Januar 1775 in Südgeorgien an Land ging.

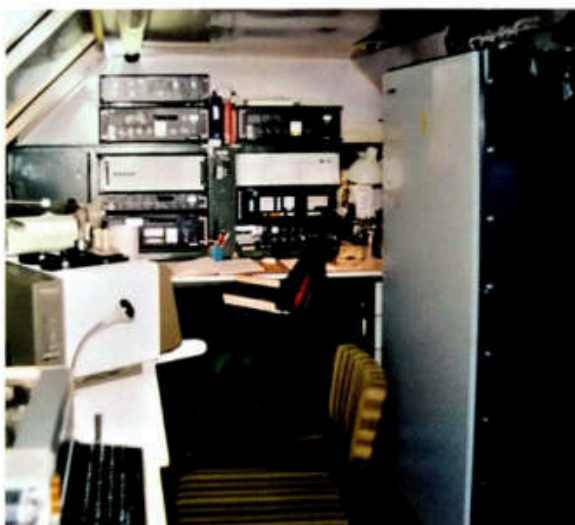
Daraufhin wurde die DDR im gleichen Jahr als Konsultativstaat in das Antarktisvertragssystem aufgenommen. Aus der „DDR-Antarktis-Expeditionsgruppe bei der SAE“ wurde eine eigenständige Antarktisexpedition mit Neu Nummerierung. Zum Forschungsprogramm der GEORG-FORSTER-Station gehörten unter anderem Polarlichtbeobachtungen, geophysikalische Messungen, z.B. zur Ozonkonzentration, Meteorologie und geowissenschaftliche sowie biologische Arbeiten. Die Teilnehmer an den Expeditionen kamen aus den Instituten der AdW, aus Universitäten und Hochschulen, aus Handwerk und Industrie sowie eben auch aus dem Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Es handelte sich um die Funkoffiziere



FO Heimann im Kühlschrank

Günter Peters (1. AE 1987–1989), Gerald Taraschewski (2. AE 1988–1990) und Frank Heimann (3. und letzte AE 1989–1991). Während Günter Peters das Privileg der Premiere für sich in Anspruch nehmen konnte und alles noch seinen geregelten sozialistischen Gang ging, durfte Gerald Taraschewski gegen Ende der zweiten Überwinterung seinen Kollegen bereits die nur schwer fassbare Meldung von der Öffnung der Mauer überbringen, verbreitet von der Deutschen Welle. Wie an Bord war auch hier der Funker der Überbringer guter und schlechter Nachrichten. Natürlich waren die Vorgänge in der DDR auch den rund 15000 Kilometer von Berlin ihrer Arbeit nachgehenden Wissenschaftlern nicht verborgen geblieben. Aber es überraschte doch, als der Funker am 10. November in eine gemütliche Feierabendrunde hereinstürmte und verkündete: „Auf der Mauer in Berlin sind Menschen, die Grenze nach'm Westen ist offen.“ Man kam zu der Feststellung: „Nee, das kann nicht sein, die machen mit uns hier einen Psychotest.“ Laut einem deutschen Nachrichtenmagazin feierten die Jungs anschließend dieses weltbewegende Ereignis gebührend mit mehreren Flaschen Bier und zogen verkleidet als die früheren deutschen Entdecker der Schirmmacher-Oase 1938 mit Fliegerbrillen und Kopftüchern durch die Container. Eine schöne Geschichte, aber wer glaubt heutzutage schon noch den Mainstream-Medien. Ab 11.11.89 brach bekanntlich auch zwischen Saßnitz und Oberwiesenthal die närrische Zeit aus, im wahrsten Sinne des Wortes.

Was nach der Nachricht über den Fall der Mauer in den Köpfen und Herzen dieser Männer und ihrer Nachfolger der 3. Expedition vor sich ging, als sich die Freude darüber gesetzt hatte, das kann am besten der ehemalige DSR-Seemann nachvollziehen, der in den darauf folgenden Monaten mit seinem Schiff auf große Fahrt ging und erst nach Monaten wiederkehrte, in denen es daheim drunter und drüber ging, in der Politik wie in der Familie. Sorgen und Bedauern, nicht dabei zu sein, bestimmten ihr Leben. Schon vor dem Mauerfall, im Oktober 1989, begab sich ein Trupp mit dem Expeditionsleiter Gerhard Schlosser,

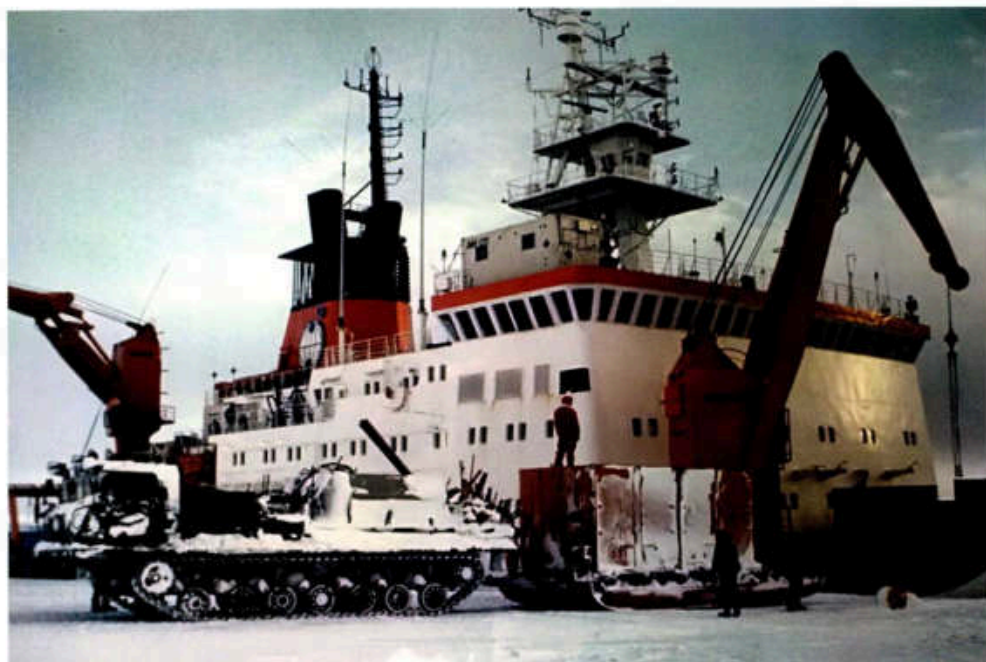


Die Funkbude in der Antarktis

Geodät aus Schwerin, zum offiziellen Start der 3. Antarktisexpedition auf dem Luftwege via Leningrad und Maputo in Richtung Antarktis. Begleitet wurden sie von zwei Kameramännern der DEFA, die einen Film über GEORG FORSTER drehen wollten. Am 22. Januar 1990 legte das sowjetische Forschungsschiff AKADEMIK FJODOROW im Überseehafen Rostock an und übernahm die restlichen sechs Mitglieder der 3. Überwinterungsmannschaft, darunter Funkoffizier Frank Heimann. Nach einer odysseeartigen Seereise traf diese Truppe erst Anfang März 1990 auf der Forschungsstation ein. Sie lösten die Leute der 2. Überwinterungsmannschaft ab, die am 28. April mit der AKADEMIK FJODOROW die Heimreise antraten und via Puerto Madryn, Vlissingen und Rotterdam am 12. Juli 1990 in Rostock eintrafen.

Etwa zur gleichen Zeit 1990 brachen neun bundesdeutsche Wissenschaftlerinnen, eine reine Frauenmannschaft, zur GEORG-VON-NEUMAYER-Station auf, zu denen bis zum Fall der Mauer von Seiten GEORG FORSTER kein Kontakt bestand. Die berühmte Abgrenzungspolitik, dem DSR-Seemann wohl bekannt, erreichte hier wohl ihren Höhepunkt, hier am Ende der Welt, wo es im ewigen Eis überlebensnotwendig war, dass die Forschungsstationen untereinander Kontakt hielten, auch wenn sie verfeindeten Staaten angehörten. Nur die beiden deutschen Stationen tauschten weder freundliche Worte noch Informationen miteinander aus. Nach dem Mauerfall verfolgten auch die Frauen auf NEUMAYER gemeinsam mit den Männern auf GEORG FORSTER die Entwicklung in der DDR mit Freude und Fassungslosigkeit, wenn auch zuerst behutsam seitens der Potsdamer Forscher. Man wusste ja nie, Big Brother is watching you.

Gegen Ende seines Aufenthalts auf dem 7. Kontinent nach einer Überwinterung und dem Folgesommer berichtete Frank Heimann im DSR-Journal vom 18. Januar 1991 in einem Brief an die DSR-Pressestelle über das Leben „an Bord“ von GEORG FORSTER. Zu dem Zeitpunkt war die Vereinigung der beiden deutschen Staaten auch in der Antarktis längst zur Normalität geworden und bedurfte keiner besonderen Erwähnung mehr, ebenso wie die verflossene Polarnacht, die den Naturgesetzen folgend klanglos dahingegangen war wie der Staat der Arbeiter und Bauern. Vielmehr teilte er mit: „Ich habe in all meinen Fenstern im Wohn- und Funkraum Samen in Blumenkästen ausgesät und es wächst und gedeiht. Kresse, Schnittlauch, Tomaten, Gurken, Astern und ein Apfelbäumchen. Die Arbeit macht Riesenspaß, draußen ist es wie bei uns im Frühling, nur etwas kälter. Nachts so um minus



Abschied von der Antarktis mit FS POLARSTERN

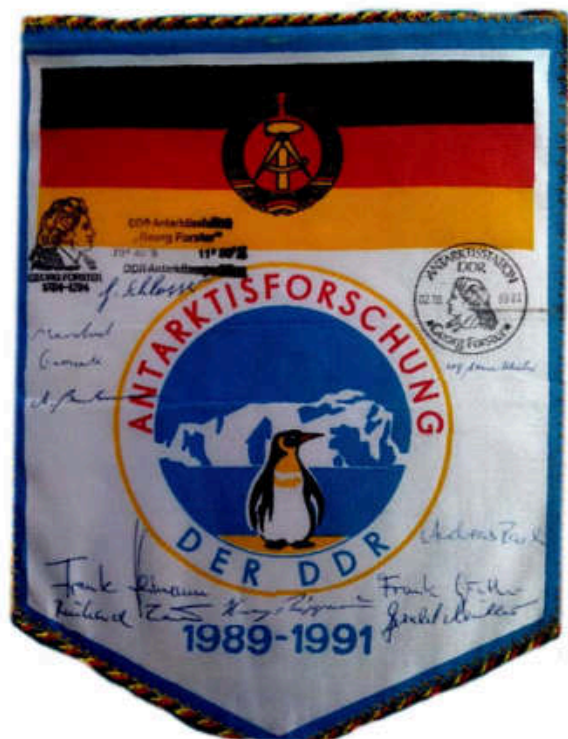
12 Grad und tagsüber um minus 2 Grad. Im Windschatten, wo die Sonne zudem noch hinknallt, taut bereits der Schnee und das meterdicke Eis auf den Seen rings um die Oase birst und knackt schon ganz schön laut. Ohne Sonnenbrille und dick eingecremtes Gesicht kann man sich schon nicht mehr ins Freie wagen, denn die UV-Strahlung ist etwa siebenmal höher als am Äquator. Jetzt wird es hier überhaupt nicht mehr dunkel, die Sonne geht morgens um 01.00 Uhr auf und so gegen 23.00 Uhr unter. Dann wird es etwas schummrig und schwupps ist die Sonne schon wieder da." Und er grüßte die Stammbesatzung des MS SONDERHAUSEN.

Die Zeiten hatten sich geändert. Funkkontakte bestanden selbstverständlich zu den russischen, indischen und südafrikanischen Stationen. Frank Heimann pflegte inzwischen auch wöchentlichen Funkkontakt mit dem Frauenteam auf der einst klassenfeindlichen GEORG-VON-NEUMAYER-Station (s. auch BG VII, Joachim Pogorzalek, „Vom Fichtelberg aufs Filchner-Schelf“). Auf der Heimreise im März 1991, die mit dem FS POLARSTERN nach Kapstadt und von dort mit dem vom Alfred-Wegener-Institut Bremerhaven gestifteten Flugtickets erfolgte, bestand die Gelegenheit, diese 800 km entfernt gelegene Station noch zu besuchen, fast so selbstverständlich wie mancher nach dem Mauerfall in Richtung Helmstedt, Göttingen oder Hof reiste. Von der Auszahlung eines Begrüßungsgeldes auf NEUMAYER wurde nichts bekannt. Diese gönnerhafte Geste hatte sich mit dem Eintritt in die Währungsunion am 1. Juli 1990 sowieso erledigt.

Genauso gönnerhaft wurden später den Empfängern der Almosen die Jobs gekanzelt. Auch die Forscher auf GEORG FORSTER machten sich mit gebundenen Händen Gedanken über ihre Zukunft, wenn sie hörten wie die Betriebe dicht gemacht wurden, die Arbeitslosenzahlen stiegen und sie im wahrsten Sinne des Wortes kalt gestellt waren. Tatsächlich wurde die Integration der DDR-Eliten, wozu die Wissenschaftler auf GEORG FORSTER zweifellos gehörten, im Vereinigungsprozess sträflich vernachlässigt. Entlassung und Vorruhestand hießen die Alternativen. Stattdessen wurde ehrgeizigen Karrieristen die Chance gegeben,

Doch wir entfernen uns zu weit vom kalten Südkontinent. Zusätzlich zur Arbeit von Frank Heimann, den Kontakt mit der Außenwelt aufrecht zu erhalten, blieb er wie seine beiden





Abschiedswimpel

Vorgänger dem Ruf treu, der einen Funkoffizier auf DSR-Schiffen als „Postrat“ oder gar als „alter Postsack“ begleitete. Er schlug mit dem amtlichen Poststempel der Station die Postwertzeichen auf sa-ge und schreibe 42.000 Briefen ab. In der Zeitschrift für Philatelisten der DDR war den Sammlern angeboten worden, frankierte Briefumschläge nach Potsdam zu schicken. Dort saß das Zentralinstitut für Physik der Erde – der Reiseveranstalter der Truppe. Von Potsdam gingen die Briefe zur GEORG-FORSTER-Station, um zur Freude der Sammler mit einem offiziellen Poststempel aus der Antarktis wieder an sie zurückzukehren, wenn auch erst nach Monaten. Die Exemplare mit einem besonders bemerkenswerten Datum erfreuen sich noch heute besonderer Beliebtheit und sind Belege des Umbruchs in der fernen Heimat.

In diesem Zusammenhang kommt übrigens kein Arbeitsplatz dem an Bord eines Schiffes näher als der auf einer Antarktisstation, höchstens noch der zukünftigen auf dem Mars.

Wie übertrug sich der Transformationsprozess in der Republik auf die Forscher am anderen Ende der Welt? Sie mussten mit einer gehörigen Menge an Frustration leben, nicht am gesellschaftlichen Wandel in der Republik teilhaben zu können. Selbst an der Wahl zur Volkskammer am 18. März 1990 war es ihnen nicht vergönnt, teilnehmen zu dürfen. Über Funk war das nicht möglich. Es hätte auch nichts bewirkt an der künftigen Zusammensetzung der Volkskammer.

Als nächste Hürde erwiesen sich die persönlichen Vorbereitungen, unrasiert und fern der Heimat glücklich über den 1. Juli, den Tag der Währungsunion, zu kommen. Dazu waren Vorgaben und Termine einzuhalten, für die Männer am Südpol unmöglich. Niemand konnte den Umtausch der Mark der DDR in D-Mark zum Zeitpunkt ihrer Abreise voraussehen. Somit existierte bei niemandem zu Hause eine Umtauschvollmacht. Das Zentralinstitut für Physik der Erde sah sich veranlasst, eine Regelung für sie herbeizuführen, als es in einem Brief an den Amtierenden Präsidenten der Staatsbank der DDR hieß: „Die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion mit der BRD enthält auch Festlegungen zum Umtauschmodus der Mark der DDR in DM. Für Bürger, die sich im Ausland befinden, sollen Möglichkeiten zur Einhaltung der vorgesehenen Termine über die Botschaften der DDR geschaffen werden. Unser Institut ist die Leiteinrichtung für die Antarktisforschung der DDR und somit auch für die organisatorische sowie soziale Betreuung der Expeditionsmitglieder verantwortlich. Von unseren Expeditionsteilnehmern in der Antarktis wird nun die Frage gestellt, wie die Umstellungsmodalitäten in ihrem Falle geregelt werden. Für einen Zeitraum von ca 1 ½ Jahren befinden sich unsere Expeditionsteilnehmer in der Antarktis, was bedeutet, daß sie nicht vor Juni 1991 in die Heimat zurückkehren.“

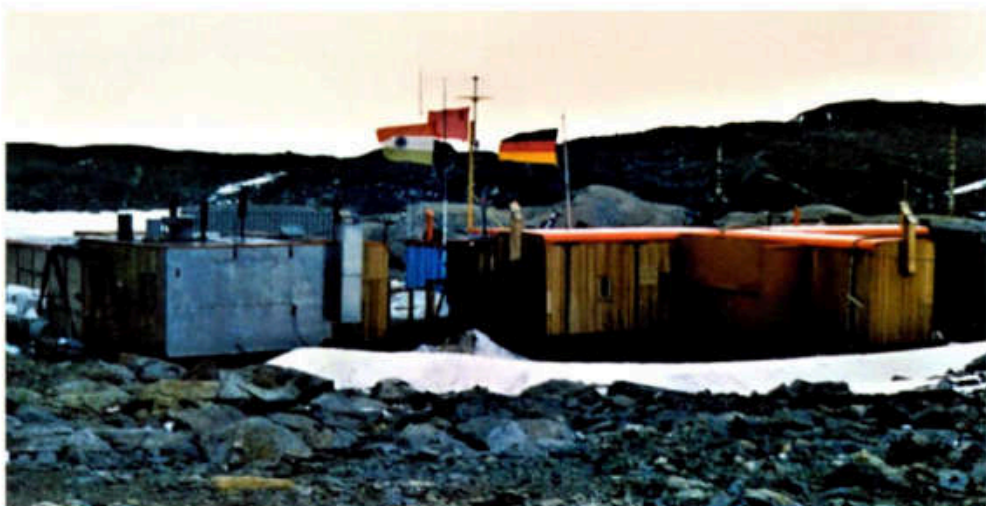
In der Zeit der offiziellen Umtauschmodalitäten hat dieser Personenkreis keinen Zugang zu Einrichtungen der DDR außerhalb der Antarktis, noch bestehen postalische Verbindungen zur Übersendung von Briefen. Der einzige Kontakt ist drahtlos über Telex bzw. Telefon möglich. Wir bitten Sie, im Interesse der Antarktisforscher der DDR uns verbindliche Modalitäten mitzuteilen, wie dieser Personenkreis bei der Einführung der Währungsunion die gleichen Rechte wie jeder andere DDR-Bürger in Anspruch nehmen kann.“

Einmalig in der Geschichte des deutschen Bankwesens hat man sich später darauf geeinigt, dass eine telegrafische Vollmacht in diesem speziellen Fall ausreicht.

Einer der Stationskameraden besaß ein zweites Konto, von dessen Existenz seine Ehefrau nichts wusste. Die darauf befindliche Geldsumme war jedoch so erheblich, dass sie umgetauscht werden sollte. Das pikante Funktelefonat zwischen den Ehepartnern mit dem Versuch, die Existenz des „schwarzen Kontos“ zu erklären und zu rechtfertigen, ist Frank Heimann in guter Erinnerung geblieben.

Mit Fatalismus und Galgenhumor wurde am Vorabend der Währungsunion die D-Mark begrüßt. Die Männer stellten sich vor einer imaginären Gaststätte an, in der sie mit den Worten begrüßt wurden: „Warten Sie bitte, Sie werden platziert.“ Sarkastisch hieß es dazu, zukünftig stünde man wohl nicht mehr in der Kneipe sondern beim Arbeitsvermittler an.

Wieder per Vermittlung durch Frank Heimann erfuhren die Forscher den nächsten Jubeltermin, jenen der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990. Hier standen sie vor dem gleichen Dilemma wie die Leute an Bord der DSR-Schiffe. Wie bekommen wir den Flaggenwechsel in würdiger Form hin? Gab es offizielle Regeln für die Zeremonie? Sollte der DDR-Flagge jegliche Achtung verweigert werden? Am Ende fand ein sittsamer, den üblichen Regularien entsprechender Flaggenwechsel statt. Mit einer Trompete wurden die beiden Nationalhymnen intoniert. Den Text des Deutschlandliedes mussten sich die Osis von den Forscherinnen auf der GEORG-VON-NEUMAYER-Station holen. Die Kollegen von den benachbarten sowjetischen und indischen Antarktisstationen, in acht Kilometer Entfernung per Fußmarsch gut zu erreichen, wurden für den Abend des 3. Oktober zu Bier, Schnaps und Sekt eingeladen. Kurz vor Mitternacht traten sie gemeinsam in die eisige Nacht hinaus. Die Potsdamer erklimmen den Fahnenmast tragenden Container und unter dem Gesang der DDR-Nationalhymne holten sie die Flagge des Arbeiter-und-Bauern-Staates mit Hammer, Zirkel und Ährenkranz ein. Dann wurde unter den Klängen des Deutschlandliedes eine schwarz-rot-goldene Flagge



Die Station am 4. Oktober 1990

ohne die bewussten Symbole gehisst. Leuchtkugeln stiegen in den Himmel. An Bord eines DSR-Schiffes schwer denkbar, aber hier sah sie kein anderer bis hin zum Südpol. Das war's gewesen mit dem Außenposten des Sozialismus in den Farben der DDR am Südpol.

Die GEORG-FORSTER-Station wurde als deutsch-russisches Vorhaben zwischen 1993 und 1996 zurückgebaut. Eine Gedenktafel erinnert seither an die Existenz der Station, ihr Standort wurde im Jahre 2013 in die Liste der historischen Stätten der Antarktis-Vertragsstaaten aufgenommen.

Im 1961 in Kraft getretenen Antarktis-Vertrag wurde festgelegt, dass dieser Kontinent nicht aufgeteilt wird wie eine Sahnetorte, sondern dass er allen Völkern gleichermaßen gehört. Seither kann dort jeder ohne Pass- und Zollkontrolle bis zum Südpol wandern. Ein Modell für den Rest der Welt? Dann könnte zwischen Tripoli und Genua eine Fährlinie mit sechs Abfahrten am Tag eingerichtet werden. Noch scheint die Zeit für diese Reunion nicht gekommen zu sein. Es sei denn, es käme mal wieder ganz plötzlich „andersrum“.

Redaktion

In Memoriam, Gerhard Vontra

Am 12. August 2020 jährt sich zum 100. Male der Geburtstag des bekannten, für viele Zeitungen und Zeitschriften in der DDR tätigen Zeichners, Grafikers und Karikaturisten Gerhard Vontra.



Das Wohnhaus im Ostseebad Prerow

Aufgewachsen als Bäckersohn in der Skatstadt Altenburg, schuf er sich bereits in den 1950ern ein Feriendomizil in Prerow, wohin er später seinen ständigen Wohnsitz verlegte. Seine schönsten Motive fand er dann auch am Ostseestrand. Besatzungen von DSR-Schiffen kamen mehrmals in den Genuss, Vontra als Passagier an Bord erleben zu dürfen. Seine erste Reise führte ihn mit MS QUEDLINBURG 1974 nach Indien. (vgl. BG II, Redaktion, „Mit dem Zeichenstift an Bord“) In Folge erschien 1975 im Eulenspiegel

Verlag, Berlin, seine zeichnerische Bildreportage „Sehreise nach Indien“. Mehrere Seiten widmete er den Tätigkeiten an Bord. Heute noch für Interessierte und wenig Geld antiquarisch zu erwerben. Seine nächste Reise unternahm er mit MS NIENBURG 1975/76 in den Fernen Osten. Der auf diesem Schiff miterlebte Untergang des MS CAPELLA hatte sich tief in seinem Gedächtnis eingegraben. (vgl. BG III, Gerhard Vontra, „Zum Untergang der CAPELLA“) Einige Jahre später, 1980, erklimm Vontra die Planken eines weiteren DSR-Schiffes und reiste 1980 mit MS GERA nach Kuba/Mexiko. West- und Ostafrika soll er ebenfalls per Schiff besucht haben.

Vontra war ein genauer Beobachter, er brachte sowohl in Straßenszenen der bereisten Länder als auch in Porträtzeichnungen das Charakteristischste aufs Papier. Seine Eindrücke des Augenblicks, humorvoll oder voller Tragik, sprechen für sich. Für 20 DM durfte sich

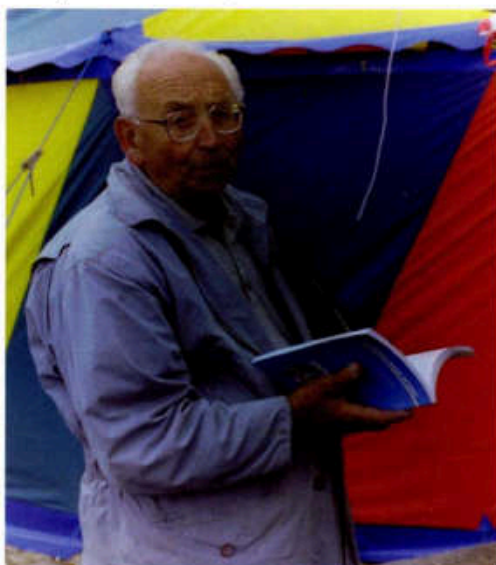
auch so manche/r auf Jahrmärkten oder am Strand eines gelungenen Konterfeis auf Zeichenkarton erfreuen. Er meinte, beim Porträtieren eine Frau besser kennenzulernen als ihr Ehemann in Jahren.

Walter Jangel lernte ihn näher kennen: „Gerhard Vontra stieg nach Weihnachten des Jahres 1975 zu einer Seereise mit MS NIENBURG nach Fernost auf. Diese Reise begann unter keinem guten Stern. Am 3. Januar 1976 ereignete sich der Seenotfall

des MS CAPELLA. (vgl. Redaktion, „Die Suche nach der Wrack der CAPELLA“, in diesem Band). Die NIENBURG befand sich auf der Überfahrt von Hamburg nach Antwerpen und geriet in das Geschehen. Bei ruhigem Wetter wäre die Rettungsaktion wohl kein Problem geworden. Sehr schlechtes Wetter machte sie zum erfolglosen Unterfangen. In dieser schwierigen Wetterlage und während der Rettungsaktivitäten sah es die Besatzung als etwas unpassend an, dass Herr Vontra auf dem Brückendeck sich nahe der Reling aufhielt und zeichnete. Ihn des Platzes zu verweisen hätte eventuell dramatischer enden können als der Verbleib am seinerzeitigen Standort. Mit der Zeit lernte die Crew Gerhard Vontra näher kennen. Er war ständig an Deck, in der Maschine oder auf der Brücke unterwegs. Sein steter Begleiter – der Zeichenblock. Für Hein Seemann gehörte Rostklopfen nicht zu den angenehmsten Tagesaufgaben. Vontra fand darin seine Motive. Er entwickelte sich zum Chronisten der Situation und des Tagesgeschehens. Mit zunehmender Zeit an Bord verblasste sein Auftritt während der Rettungsaktion. Man sah es ihm nach, er konnte eben nicht anders. Vontra war ein gern gesehener Gast in so mancher Gesprächsrunde zum Feierabend oder als Zeitvertreiber auf der Brücke, wenn das Wetter gut war und die Sicht bis zum Horizont reichte. So manches Plauderstündchen kam auch im Funkraum zustande. Dabei ließ sich manches zu seinem Werdegang erfahren und er gab manche Episode zum Besten, zum Beispiel wie man innerhalb von fünf Minuten 300 Mark der DDR verdiente. In diesem Falle handelte es sich um ein spezielles Modell, um Erich Honecker auf einem Parteitag. Dessen Eskorte zahlte bar auf



Teil der Prominentengalerie am Altenburger Rathaus



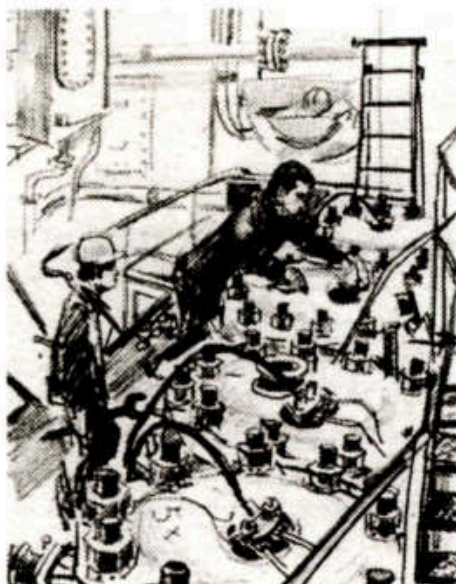
Vontra liest BORDGESCHICHTEN

die Hand. Er wiederum erfuhr von mir wie aus einem 300-Seelendorf-Grundschüler einer der Absolventen der Seefahrtschule Wustrow werden konnte. Als Dank für das Basteln eines Netzanschlusskabels für sein in Fernost erworbenes Kofferradio hängt heute noch ein echter Vontra in meinem Flur. Die Redewendung „Man trifft sich im Leben immer zweimal“ bewahrheitete sich auch bei Herrn Vontra. Ich traf ihn nach Jahren in Havanna wieder. Er war mit MS GERA unterwegs und besuchte sein ehemaliges Reiseschiff NIENBURG. Noch heute halte ich mich daran, was er mir damals riet: Gedanken, die so ganz nebenbei im Alltag durch den Kopf schießen, sich für Späteres zu notieren. Unterm Strich bliebe zu sagen – er war ein angenehmer Reisegefährte und Zeitgenosse.“

Trotz des im Band II der BORDGESCHICHTEN geäußerten Vorsatzes viele der von ihm an Bord gefertigten Zeichnungen noch zu präsentieren, ist es leider bisher nicht zu einer maritimen Retrospektive seines Schaffens an dieser Stelle gekommen. Am 23. April 2010 verstarb Gerhard Vontra im 90. Lebensjahr. Ob sein Schatz an Bordzeichnungen jemals gehoben



Ansichtskarte



Arbeiten am Zylinderkopf des Hauptmotors



Die Kiste muss anders verstaut werden

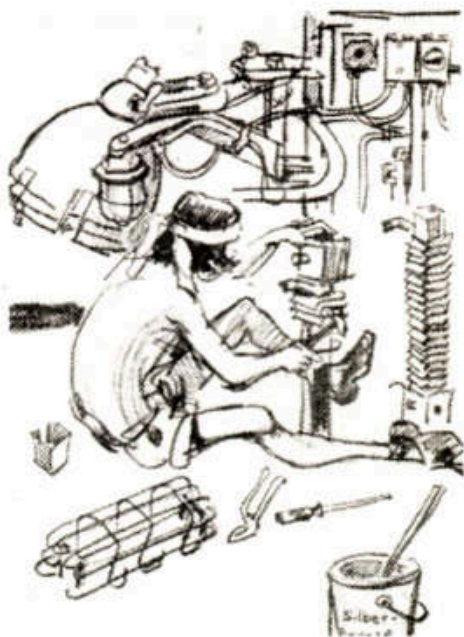


Werterhaltung an Bord MS QUEDLINBURG

und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann, ist fraglich. Immerhin wird am 5. Juli 2020 im Schloss Altenburg, seinem früheren Wohnsitz, eine Sonderausstellung zu Ehren des Künstlers eröffnet.



Reparatur an der Rudermaschine



Heizkörperüberholung bei 30 Grad



Getränkeausgabe in der Last



Wann ist Smoktime?

Die Sturmfahrt des Schnellfrachters KARL MARX

Peter-Jörg Schneppe

Ende 1972, Anfang 1973 waren wir auf der Heimreise von Singapore und befanden uns zu Beginn des Geschehens nahe der Kanarischen Inseln. Das Wetter war herrlich, blauer Himmel und eine leichte Brise. Die See war nur leicht gekräuselt, und der Kapitän beschloss das Schiff zu stoppen, um notwendige Manöver zur Ergänzung der Manövriertabellen, die unter anderem auf der Brücke angebracht werden mussten, durchzuführen. Ein Rettungsboot wurde bemannt und zu Wasser gelassen. Mittels Radar-Messungen wurden Stopp-Strecken und Drehkreise des Schiffes für die Tabelle auf der Brücke und für die Dokumentation ermittelt. Nach Beendigung der Messfahrten setzten wir unsere Reise nach Rotterdam fort. Unser nordöstlicher Kurs führte uns von den Kanaren nach Quessant (Nordwestkap der französischen Küste, Eingang zum Ärmelkanal).

Am nächsten Morgen in meiner 4–8 Wache kam Wind aus SSW-licher Richtung, also achterlich, auf. Mit dem Wind, der jeden Augenblick an Stärke zunahm, kam die See – ebenfalls mit der Windrichtung – von achtern. Das Schiff begann gleichmäßig zu rollen und das Barometer fiel und fiel. Die Windstärke, damit auch die Höhe der See von achtern und somit auch das Rollen des Schiffes nahmen kontinuierlich zu.

Der Sturm, denn ein solcher war es inzwischen geworden, drehte rechts, das heißt, um die See nun nicht von der Backbordseite zu bekommen, mussten der Kurs so eingerichtet werden, dass Wind und Seegang von achtern einkamen. Dieser Kurs führte uns jetzt immer mehr auf die portugiesische Küste zu. Das Schiff rollte immer noch gleichmäßig nach Back- und Steuerbord um etwa 15 bis 20 Grad.

Um 13 Uhr entschloss sich der Kapitän auf Gegenkurs zu gehen, um Wind und See von vorne zu nehmen und mit dem rechtsdrehenden Wind und vor allem der rechtsdrehenden See ebenfalls mit Kursänderungen nach Steuerbord nicht an der portugiesischen Küste, sondern im Englischen Kanal zu landen.

Nach der Kursänderung gegen Wind und See nahm das Schicksal seinen Lauf. Das Wetter war sehr schlecht geworden. Wir befanden uns mittlerweile, nachmittags, in einem ausgewachsenen Hurrikan mit Windstärken von mehr als 12 und Wellenbergen von 15 bis 20 Metern Höhe. Die Sicht war fast null, das Meer voller Gischt. Die Maschine lief geringste Drehzahl, um das Schiff steuerfähig zu halten.

Nachdem wir den Kurs gegen Wind und See geändert hatten, stieß der Frachter mit solcher Wucht in die haushohen Seen, dass ich dachte: „Nun klappt der vordere Mast mit Schwergutbaum nach vorne auf das Deck.“ Aber der Mast hielt stand.

Der Kapitän rief mich auf die Brücke, da eine unserer Festmacherleinen achtern teilweise abgetrommelt und durch das Meer nachgeschleppt wurde. Mit zwei Seeleuten sollte ich die Leine wieder einholen. Es war keine einfache Aufgabe, da zeitweise das gesamte Heck des Schiffes unter Wasser tauchte. Deshalb wies ich die beiden Matrosen ein. „Jungs“, sagte ich, „wenn ich rufe: ‚In Deckung!‘ dann bringt ihr euch schnell hinter den achteren Aufbauten in Sicherheit und haltet euch fest.“ Anfangs stand ich am Winden-Kontroller und bediente den Spillkopf, mittels dem die Leine eingeholt wurde.

Ich kann mich nicht mehr erinnern, warum ein Matrose die Aufgabe am Kontroller, der sich ganz achtern am Spiegelheck befand, übernahm. Ich weiß aber, dass ich ihn mittels einer Leine um seinen Körper sicherte und Törn um eine Deckstütze nahm.

Die Festmacherleine war noch nicht ganz eingeholt, da bemerkte ich eine gewaltige See und schrie: „In Deckung!“ Alle nahmen Deckung, nicht der Matrosen am Kontrollier. Das gesamte Achterschiff tauchte unter die Wasseroberfläche und ich merkte, wie die Leine, mit der ich den Seemann gesichert hatte, steif kam. Er tauchte wieder auf, hatte aber einige Vorderzähne verloren, da er auf das Deck aufgeschlagen war. Ich atmete auf, dass er noch da war. Die Trosse haben wir dann zu zweit eingeholt und gesichert, den Matrosen mit der verletzten Gusche zu unserem „Doktor“, dem Zweiten Offizier, geschickt.

An „wachfrei“ war bei dem Wetter nicht zu denken. Also kehrte ich auf die Brücke zurück, wo der Kapitän die Stange hielt, dem ich Vollzug meldete.

Nachdem das Schiff eine Weile gegen und in die See gestoßen hatte, es wurde dadurch ja immer abrupt aufgestoppt, bekam es plötzlich Schlagseite nach Backbord, die sich von Stunde zu Stunde verstärkte.

Der Kapitän beschloss Gegenmaßnahmen und wies den Chief an, Brennstoff von Backbord nach Steuerbord umzupumpen und damit das Schiff wieder etwas gerade zu legen.

Der Alte fragte mich, woher wohl die Schlagseite rührt, ob es vielleicht an der Ladung liegen könnte? Ich verneinte, war mir aber nicht sicher, denn woran sollte es sonst liegen? Kontrollieren konnten wir das im Moment nicht, das Hauptdeck zu betreten war unmöglich. Von der Brücke konnten wir die Peilstützen für die Laderaumbilgen sehen, die in der Nähe des Schanzkleides vorhanden waren. Wir sahen aber auch durch den Kieker, es war noch Tageslicht, dass die Verschlüsse der Peilstützen durch Seeschlag weggeschlagen worden waren.

Das war bei früheren Schiffsbauten nicht möglich, da bestanden die Köpfe der Peilrohre aus Messing und die Verschlüsse wurden mit vielen Drehungen mittels Spezialschlüssel aufgeschraubt. Nun befanden wir uns aber in der DDR, wo jeder Betrieb dazu aufgefordert war, Neuerervorschläge zu machen. Nein, jeder Betrieb bekam sogar ein Kontingent, wie viele Neuerervorschläge erbracht werden müssen und wie viele Prozent davon durch Frauen gemacht werden sollen. Diese Forderung wirkte sich wettbewerbswirksam aus und trug dazu



MS KARL MARX in der Werft Rijeka

bei, den „Titel“, das heißt ein „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ zu sein, zu erringen oder zu verteidigen. Das besaß größte Wichtigkeit und sollte zum Sieg des Sozialismus beitragen. Nun, so kamen die Konstrukteure der Warnow Werft auf die Idee, Messing einzusparen und entwarfen einen Peilrohrkopf, dessen Verschluss nur noch mittels einer „Storz-Kupplung“ aufgeknackt wurde, wie wenn ein Feuerlöschschlauch an den Hydranten angekuppelt wird, mit Druck und einer kurzen Drehung.

Darauf hatte die schwere See nur gewartet und schwuppdwupp alle Verschlüsse abgeschlossen. Jetzt, als das Deck laufend unter viel Wasser stand, bekam dieses auch Gelegenheit die unter dem Laderaumboden liegenden Bilgen zu füllen und überzufüllen. Das heißt, es lief durch die Peilrohre laufend Wasser in die Laderäume, zumindest in die Laderäume 3 und 4 vor der Brücke, welche die größten des Schiffes waren. An Deck schicken konnten wir niemanden, um die Peilrohröffnungen abzudichten, das war zu gefährlich. Wir sahen diesen Schaden erst einmal als Grund für die Schlagseite an.

Das Schiff gierte stark, Stampf- und Rollbewegungen traten gleichzeitig auf und gelegentlich holte das Schiff mehr als 50 Grad nach Backbord über. Auch die Kombüsen- und die Pantry-Besatzung hatten zu kämpfen. So kam es, dass eine mit Abfällen gefüllte Pütz – Fuhlbrass genannt – in der Pantry ins Rutschen kam und von hinten der kleinen Stewardess in die Kniekehlen stieß, sodass diese sich nicht mehr halten konnte, gezwungenermaßen Platz auf der Pütz nahm und so eine Fahrt durch die Pantry machte. Zum Wiehern, wenn die Situation nicht so ernst gewesen wäre. Die Köche konnten nur Brote mit Belag ausgeben. An Kochen ließ sich bei den Schiffsbewegungen nicht denken. Ein Höllenritt!

An Schlaf war auch nicht zu denken. Man begab sich zwar in angezogenem Zustand auf die Kojen und legte sich diagonal, Kissen vor Bauch und in den Rücken, aber schlafen konnte man nicht.

Gegen 2 Uhr nachts des folgenden Tages wurde ich vom Kapitän auf die Brücke gerufen. Meine Wache begann eigentlich erst um 4 Uhr, also dachte ich, es muss etwas vorgefallen sein. Die Schlagseite hatte sich, bei ruhigem, nicht durch die hohen Seen erschüttertem Schiff, mit 15 Grad Backbord stabilisiert und nahm nicht mehr zu. Ich bekam die Order mich zum unteren Deck zu begeben, um zu sehen und zu beaufsichtigen, was dort passiert war. Ich begab mich zu einem der unteren Wohndecks – es war nicht das unterste – es handelte sich um das über dem Hauptdeck befindliche, welches mit großen viereckigen, an den Kanten abgerundeten Fenstern ausgerüstet war. Die Wohneinheiten auf dem Hauptdeck hatten Bulleyes, welche, wie die Bezeichnung schon ausdrückt, rund sind.

Ich wollte es nicht glauben, was ich dort sah. Eine gefährliche Kreuzsee hatte mit einem Wutsch drei große Fenster zertrümmert und nicht nur die Fenster, sondern auch sämtliches Kammerinventar – Schränke, Tische, Stühle, Backskisten und Kojen – alles kurz und klein gehauen. Betroffen waren an Backbord das Ladebüro und an Vorkante Backbord die Kammer des Kabelgattsmatrosen ebenso wie die Kammer des II. Offiziers, die daneben nach mittschiffs lag. Beide Kammern waren nun auch durch ein großes Loch miteinander verbunden, denn die See hatte nicht in der ersten Kammer halt gemacht, sondern sich mit gewaltiger Kraft den Weg durch die Wand – der unwissende Leser wird es nicht glauben – in die Nebenkammer gebahnt.

Es musste rasch gehandelt werden. Wir führten als Vorsorge gegen den Blitz bei einem Atomschlag fenstergerechte starke Blechblenden an Bord mit. Diese brachte der Storekeeper mit Helfern aus der Maschine mittels Winkelstahl vor die zerstörten Fenster, sodass nicht ganz so viel Wasser einströmen konnte. Mann, war das eine Nacht und an Deck lief immer mehr Wasser in die Laderäume.

Am Nachmittag des gleichen Tages hatte der Sturm nachgelassen. Die See war in eine hohe lange Dünung übergegangen, sodass das Hauptdeck wieder betreten werden konnte.

Während meiner 16–20 Uhr Wache schickte mich der Kapitän zur Kontrolle in die Laderäume. Als ich den Laderaum 4, der sich vor den Brückenaufbauten befand, durch den Lukeneinstieg betrat, blieb mir fast die Luft weg. Was war denn das?

Jetzt muss ich berichten, was wir ursprünglich in dem Laderaum geladen hatten. Das Schiff besaß in den Laderäumen drei Decks (Stockwerke) mit Glatdeckluken, also ebene Flächen. Die Lukenabdeckungen waren in der Mitte des Laderaumes angeordnet und wurden hydraulisch geöffnet und geschlossen. An den Seiten blieb noch Raum vom Lukendeckel bis zur Bordwand. Es interessiert jetzt nur das oberste Deck, das heißt die Ladung, die hier geladen wurde.

In diesen Raum, auch Wings genannt, wurden in Japan Graphitelektroden, jede ca. 40 cm Durchmesser, drei unten, zwei im Sattel darüber geladen. Diese stumpfe Pyramide wurde mit Holzbrettern ummantelt und durch Stahlblechbänder zusammengehalten. So war ein Crate (ein trapezförmiges Bündel) von ca. zwei Meter Länge entstanden. Diese Crates wurden in die Seiten längs und übereinander geladen und zur Bordwand hin gelascht. Die Lukenfläche in der Mitte blieb noch frei. Aus der Luke musste ja noch in anderen Häfen Ladung gelöscht und auch geladen werden.

Nachdem die unteren Laderäume bereits voll beladen waren, wurden in Nordkorea nunmehr die freien Flächen in der Laderaummitte teilweise aufgefüllt und zwar mit Messingbolzen von ca. einem Meter Länge und ca. 20 cm Durchmesser. Davon wurden von Seite zu Seite zwei Schichten (oberste Schicht im Sattel der untersten) übereinander geladen. Laschen, d. h. sichern konnten wir die Ladung nicht und hatten auch Glück, dass bis zum nächsten Ladehafen Singapore die See ruhig blieb, denn es war ein großes Risiko, welches wir mit den ungesicherten Messingbarren in runder Form eingingen.

In Singapore wurde der Laderaum mit „Red Meranti“, Schnittholz in großen Bündeln, aufgefüllt. Als die Holzladung komplett gestaut war, wurde sie mittels Drähten nach unten hin gesichert. Die Ladung lag zur Seite an den Crates mit Graphitelektroden an und drückte mit ihrem Gewicht auf die Messingrollen, die somit gesichert waren und sich nicht nach oben bewegen konnten.

In Singapore kam ein Herr an Bord, der längere Zeit in Singapore in der Plastik-Branche tätig gewesen war. Nun hatte er seinen Job beendet und er wollte seinen Hausrat, der in einer riesigen mit Plastik umhüllten Kiste an der Pier stand, mit unserem Schiff nach Hause senden. Wir hatten bei Luke 5 einen Kran, der fünf Tonnen heben konnte. So fragte ich den Herrn: „Wie schwer ist denn wohl Ihre Kiste, mehr als fünf Tonnen?“ „Nee“, antwortete er. Er wusste es nicht genau, aber das Gewicht läge wohl unter fünf Tonnen. Die Kiste wurde nach Luke 5 gebracht und an unseren Bordkran angeschlagen. „Hiev up“ – aber nichts passierte, also doch mehr als fünf Tonnen. Nun, in Laderaum 4 gab es noch Platz für die Kiste, mit der Höhe kam es gerade so hin. Also wurde die Kiste auf die Holzpakete in Luke 4 gestaut. Damit war der Laderaum komplett beladen und die Oberdeck-Lukenabdeckungen wurden geschlossen. Ende der Party – holdrio.

Ich betrat also nach dem Sturm den besagten Laderaum, während das Schiff sachte durch die Biskaya schaukelte. Total verblüfft stellte ich fest, was ich im Schein meiner Taschenlampe erblickte: Es herrschte Dunkelheit, alles was ich sah war schwarz, und dort wohin ich trat war es glatt.

Es gab keine Bündel Schnittholz mehr. Alles was davon übrig geblieben war, bestand aus 10 bis 20 cm langen Holzsplittern, die den größten Teil des Laderaumes oberflächlich ausfüllten. Während ich so auf der zerstörten Ladung stand, merkte ich, wie die gesamte Fracht sich mit dem sachten Schlingern des Schiffes bewegen wollte, denn die Dünung war noch hoch, nur lang und sanft. Das tat sie, aber nur wenige Zentimeter. Zum Glück, denn wir hatten 500 Tonnen Brennstoff nach Steuerbord umgepumpt und wenn jetzt die gesamte Ladung des

oberen Zwischendecks nach Steuerbord verrutscht wäre, dann hätte das Schiff wohl eine Rolle über Steuerbord bis Kiel oben gemacht.

Was ich noch im Laderaum beim Licht der Taschenlampe entdeckte, waren verschiedene etwa einen Meter große Platten. Bis es mir wie Schuppen von den Augen fiel: Wir hatten in dieser Luke die persönlichen Effekten des von Singapore ausreisenden Ingenieurs geladen. Als erstes erkannte ich einen auf zehn Zentimeter zusammengedrückten Kühlschrank, dann ein zerstörtes Ruderboot, eine zerstörte Musikanlage, Fotoalben, Briefmarkenalben, Textilien – alles schwarz und zerstreut zwischen den Holztrümmern.

Durch den Mannlochdeckel betrat ich den Laderaum darunter, wo Tabak von Nordkorea – wahrscheinlich für „Karo“ und andere genussvolle Sorten – geladen worden war. Nun sah ich auch was hier passiert war und die Ladung im Laderaum darüber daran hinderte zu verrutschen. Ein Lukendeckel hatte der Last der übergegangenen runden Messingbarren nicht standgehalten und war in ein Deck darunter, auf den Tabak mitsamt eines Teils der Messingbarren heruntergebrochen, sodass die Ladung darüber sich praktisch verkeilte.

Bei der Inspektion des Unterraumes, vollgestaut mit Gummi auf Paletten, stellte ich zwei Meter Wasser fest, welches durch die Peilrohre in den Laderaum gelaufen war. So hoch war der Wasserstand an Backbord, an Steuerbord geringer durch die Backbord-Schlagseite. Der Ladungsschaden war gewaltig. Ich begann mir Gedanken zu machen, wie dieser Schaden entstehen konnte und kam zu folgendem Resultat: Solange das Schiff die See von achtern hatte, rollte es zwar heftig, aber gleichmäßig nach beiden Seiten. Erst als der Kapitän nachmittags den Kurs änderte, wir die See von vorne bekamen und zu stampfen begannen – der perplexer Leser erinnert sich, dass ich glaubte, der Mast mit dem Schwergutbaum würde an Deck klappen – bekam das Schiff mehr und mehr Schlagseite. Wieso, fragte ich mich nun. Dafür konnte es nur eine Erklärung geben. Da die Crates mit den Graphitelektroden nach vorne hin nicht durch Ladung gestützt waren – es waren in dem Raum davor nur einige wenige Ballen Rubber gestaut – hatten die Elektroden bei dem gewaltigen Stampfen und plötzlichen Aufstoppen durch die haushohen Seen Gelegenheit nach vorne herauszuschießen. Das geschah mit allen Graphitelektroden. Nun bekamen die runden Messingbarren Platz und konnten zur Seite rollen. Dabei zerstörten sie zuerst ihre Holzverpackung, die sogenannten Crates und zermalmten nach und nach das Schnittholz und die Kiste mit den persönlichen Effekten. Als die sich bewegenden Messingbarren für eine Seite plötzlich zu schwer wurden, brach ein Lukendeckel ein und rettete uns wahrscheinlich das Leben. Glück im Unglück, wie wir Chinesen sagen.

Mit 15 Grad Schlagseite liefen wir schließlich nach der mit Ach und Krach überstandenen Sturmfahrt in Rotterdam ein. Die Ladeluken wurden geöffnet und neben Schäden an der Ladung – in Luke 5 waren Stahlfässer mit Latex beschädigt worden – eine Schweinerei – wurden auch Schäden am Schiff selbst festgestellt.

Der Besitzer der Kiste mit den persönlichen Effekten kam an Bord und saß weinend in meiner Kammer, als er von dem Schicksal seiner persönlichen Habe erfuhr. Versichert hatte er die Kiste nicht, dazu war er zu geizig gewesen. Nun, das hatte sich gerächt.

Die holländischen Stauer, die die zerstörte Ladung löschen sollten, machten dies lustlos und warfen dann auch schnell das Handtuch, obwohl die Ladung für Rotterdam bestimmt war. Ich und die anderen Wachoffiziere versuchten während ihrer Wache von dem Inhalt der Kiste mit persönlichen Effekten zu retten, was zu retten war. Ein paar Textilien, Schallplatten, Fotos und Briefmarken. Viel war es nicht, was wir dem Herrn übergeben konnten.

Jedenfalls versiegelten wir mit der „Schrott-Ladung“ nach Hamburg, wo mit deutscher Akkuratess und Gründlichkeit die Ladung gelöscht wurde. Ich fand noch eine Schallplatte von James Last, „Ännchen von Tarau“, die ich noch in meiner Sammlung habe,

In Rostock ging es dann gleich in die Warnow Werft, in der die Schäden am Schiff repariert wurden.

Das Schiffssicherheitsaktiv befand mich und den Kapitän „schuldig“ und verdonnerte mich zur Zahlung einer halben und den Kapitän einer ganzen Heuer. Punkt, Schluss dieses Kapitels.

Obwohl ich mich heute noch immer frage, wie auch der mit allen Wassern gewaschene Leser feststellen wird, warum hätte ich bei gleichmäßigem Rollen des Schiffes und bei Absturz des Barometers um 6 Uhr in der Frühe den Kapitän wecken sollen. Der hätte um diese Zeit ja auch nichts anderes unternommen als um 8 Uhr, als er auf die Brücke kam, einen Überblick über die Wettersituation erhielt und zu diesem Zeitpunkt auch nichts unternahm.

Deshalb spreche ich mich von jeglicher Schuld frei und verlange meine 800 Mark der DDR zurück! Na gut, lassen wir die Sache ruh'n. Ich weiß nicht, ob noch irgendwo 800 solcher Piepen aufzutreiben wären, die ich auch nur noch zum Grill anzünden verwenden kann.

Hans Riemer

Die KARL MARX befand sich auf ihrer dritten Reise nach Indienststellung. Ich fuhr als I. Technischer Offizier und meine Angetraute begleitete mich als mitreisende Ehefrau. Insgesamt befanden sich vier mitreisende Ehefrauen an Bord, neben der meinen die vom Kapitän, vom I. Nautischen Offizier und vom mitreisenden Schiffsarzt.

Meine Frau hatte im Vorfeld erklärt, wenn sie schon mal eine große Seereise machen könne, dann wolle sie auch einmal richtigen Seegang und Sturm miterleben. Ihr Wunsch sollte in Erfüllung gehen.

Wir kamen von Japan und hatten in Kobe Graphitelektroden für Siemens-Martin-Öfen geladen. Anschließend lagen wir in Nordkorea, in Chungjin, und übernahmen neben Zinkbarren auch Messingrollen sowie Tabak. Meine Frau traf dort einen ehemaligen Arbeitskollegen von der Handelsvertretung wieder. Er schenkte ihr eine Flasche Ginseng-Schnaps mit dem Hinweis, dass er wie Cognac schmecken würde. Aber er hatte sicher lange Zeit keinen Cognac mehr getrunken. Unsere Reise ging dann weiter nach Nordchina, nach Tianjin. Von hier aus machten wir eine Busfahrt in das etwa 100 Kilometer entfernte Peking.

In verschiedenen weiteren asiatischen Häfen luden wir zusätzliche Ladung für Europa. Eine Augenweide in dieser Hafenfolge war für meine Frau natürlich Hongkong. In Singapur luden wir auch eine große Holzkiste eines Holländers an Bord. Unser Kapitän machte den Holländer darauf aufmerksam, dass er seine große Holzkiste versichern sollte. Es könnten ja durch Sturm und Seegang eventuelle Schäden entstehen. Aber das zusätzliche Versicherungsgeld hatte er wohl nicht übrig. So blieb es dabei.

Voll beladen mit 13.000 Tonnen begaben wir uns auf Heimreise. Weihnachten feierten wir an der Nordspitze der Insel Sumatra während der Ausfahrt aus der Malakka Straße in den Indischen Ozean bei Temperaturen um 45 Grad. Wir umrundeten ohne Probleme das Kap der Guten Hoffnung. Nun ging es stetig nordwärts.

Im Funkraum diente ein sowjetischer Wetterkartenschreiber zum Empfang von Fax-Wetterkarten. Von der Wetterfunkstelle auf dem Pariser Flughafen Orly erhielten wir eine dieser Karten, auf der zu sehen war, dass im Nordatlantik ein schwerer Zyklon tobte. Der Zyklon zog südwärts auf uns zu. Wir mussten auf unserem Weg zum Englischen Kanal da hindurch. Ein Umfahren war unmöglich.

Wir befanden uns etwa auf der Höhe von Lissabon, als wir in der Offiziersmesse beim Frühstück saßen und es losging. Meine Frau saß an der Stirnseite des Tisches. Eine Welle traf unser Schiff heftig und meine Frau rutschte mit ihrem Stuhl quer durch die Messe. Obwohl

der Obersteward die Tischdecken nass gemacht hatte und an den Tischen die Tischleisten hochgestellt waren, wurden alle Tische abgeräumt. Es krachte gewaltig. Der Kapitän ließ das Schiff auf Sturmfahrt vorbereiten und alle möglichen Sicherheitsmaßnahmen durchführen. Auf dem Hauptdeck wurden an den Bullaugen von innen die Panzerklappen geschlossen. Alle Schotten wurden von innen ebenfalls verriegelt. Keiner durfte sich mehr auf dem Oberdeck aufhalten.

Eine der größten Gefahren bei solchem Wetter ist aber ein Blackout, Stromausfall, weil dann alle Anlagen an Bord ausfallen. Deshalb liefen alle vier Hilfsdiesel auf zwei separate getrennte Strom-Einspeiseschienen der Hauptschalttafel. Die Hauptmaschine wurde von 20.300 PS mittels der Drehzahl auf 4.000 PS abgesenkt, das heißt von „Voll Voraus“ auf „Ganz Langsam Voraus“. Wir standen förmlich auf der Stelle.

Danach ging es recht schnell, aus dem anfänglichen Sturm entwickelte sich ein schwerer Orkan mit 120 km/h Windgeschwindigkeit. Die Wellenhöhe nahm ständig zu, die Wellen kamen von allen Seiten und die Kreuzsee erreichte eine Höhe vom ungefähr 15 Metern. Unser Schiff hatte zehn Meter Tiefgang und der Freibord betrug etwa drei bis vier Meter. Die hohen Wellen überrollten unser Schiff als wäre es ein halbgetauchtes U-Boot.

Das Schiff schaukelte ein- bis zweimal pro Minute nach Steuerbord und Backbord. Die durchschnittliche Krängung lag dabei zwischen 25 und 45 Grad. Bei einer Krängung ab etwa 30 Grad ließ es sich nicht mehr eine Treppe hoch- oder runtersteigen. Man rutscht unweigerlich weg. Man konnte nur noch im Treppengeländer weiter steigen und musste sich beidseitig festhalten. Unsere größte Krängung, welche wir erreichten lag bei 55 Grad. Gewaltig. An Schlafen ist da überhaupt nicht zu denken.

Konstruktionsbedingt konnte das Schiff bei richtiger und voller Beladung mit 13.000 Tonnen 70 Grad Schlagseite ab und es hätte sich wieder aufgerichtet.

Während dieser Stunden gab es nur Kaltverpflegung, weil der Koch kein Essen kochen konnte. Es war wie im Ausnahmezustand. In der Mannschaftsmesse wurden zwei große Töpfe angebunden. In einem befanden sich Butter, Wurst und Marmelade, im anderen Topf lagen Schnitten und Brötchen.

An unserer Backbord-Seite fuhr ein Schiff in etwa fünf Kilometer Abstand. Es handelte sich um ein Containerschiff der Reederei Hamburg Süd, welches sich auf dem Weg von Hamburg nach Südamerika befand. Über UKW-Sprechfunk standen wir mit diesem Schiff in Verbindung, als uns von dort mitgeteilt wurde, dass schon einige Container über Bord gegangen seien.

Plötzlich hörten wir laute Geräusche aus unseren Laderäumen. Scheinbar hatten sich die Messing- und Graphitrollen selbständig gemacht und rollten nun im Schiff hin und her.

Die Wellen waren inzwischen so hoch, dass sie gegen die Aufbauten schlugen. Eine die-

ser Wellen durchschlug mit einem Hieb die fünf Zentimeter dicken Panzerglasfenster in der ersten Etage an der Vorderfront der Aufbauten. Diese Fenster lagen etwa fünf Meter oberhalb des Hauptdecks. Davon betroffen waren die Kammern des II. Nautikers und des Kabelgattsmatrosen. Beide hatten riesiges Glück. Sie waren nämlich während dieser Zeit gerade auf ihren Kammern und lagen auf der Backskiste unter dem Fenster.



Das Wasser schoss über sie hinweg und durchschlug die Trennwand zur Nachbarkammer. Durch das nun zerstörte Fenster konnten Wassermassen auf einer Breite von etwa 1,5 Meter Breite und 0,75 Meter Höhe hereinbrechen. Beide zerstörten Fenster wurden schnell mit dicken Blechplatten abgedichtet und mit Verstrebungen längs und quer verstärkt.



Der Zyklon hielt zwei Tage und zwei Nächte an. Dann erst beruhigte sich

das Wetter allmählich. Nun erst bemerkten wir, dass wir eine gewaltige Schlagseite hatten. Uns war im Sturm die Ladung verrutscht. Im schlimmsten Falle kann solch ein Zustand zum Schiffsuntergang führen. Wir öffneten vorsichtig die Lukendeckel. Die Ladung lag kreuz und quer durcheinander. Von der großen Holzkiste unseres holländischen Passagiers war nichts mehr zu sehen. Später stellte sich noch heraus, dass im Zwischendeck ein Lukendeckel durchgebrochen war. Durch das Fluten von Ballast- und Brennstofftanks konnten wir unsere Schräglage bis auf 15 Grad verringern.

Meine Frau hatte den von ihr herbeigewünschten Sturm mit Seegang erhalten. Sie überstand diesen Zyklon problemlos und gut.

Im Juni 2006 traf ich beim Freiburger Seeleutetreffen zufällig Lothar Pantermöller wieder. Er war damals Matrose an Bord. Mit ihm unterhielt ich mich über die damalige Sturmfahrt der KARL MARX.

Lothar Pantermöller

Es war 1973, Mitte Februar, heimreisend von Fernost. Wir hatten in Chungjin (Nordkorea) Tabak in den Unterräumen und Messingrollen in den Zwischendecks geladen. Komplettiert wurde in den „Strait Ports“ Port Swettenham (später Port Klang) und Penang in Malaysia, auf den Messingrollen Merantiholz für Rotterdam gestaut. In den Wings hatten wir in Kobe / Japan Graphitelektroden, das Stück zu 250 kg je fünf Stück auf geschlossenen Paletten stehen. Ich erinnere mich noch, dass in Luke 3 eine Holzkiste mit persönlichen Effekten eines Holländers auf das Holz gestellt wurde.

Als wir bei Cabo Vincente an der portugiesischen Küste im Atlantik auf Nordkurs gingen, legte der Wind aus Nordwest fast stündlich zu. Südlich von Island hatte ein Zyklon angefangen zu drehen. Wir hatten schon in Vorbereitung auf die Hafenliegezeit das Leergut achtern zwischen die Kühlluken gestellt, mussten aber wegen immer heftiger werdenden Krängungen unterbrechen. Der kräftige Regen zwang uns zur Innenarbeit, die Wache wurde mit zwei Mann besetzt, ich war in der 8-12. Der Krängungswinkel hatte zum Ende meiner Wache um 24 Uhr schon mehr als einmal die 25-Grad-Grenze überschritten und das bei Rollzeiten unterhalb von 16 Sekunden.

Beim zweiten Koch, Stefan Fuchs, gab es einen „Müdemacher“. Zwar konnten wir den WBS nicht wie üblich mixen, weil die Gläser keine Ruhe auf dem Tisch fanden, aber der Schluck aus der Flasche mit Cola zum Nachspülen tat es auch. Gegen 5 Uhr am Morgen holte die KARL MARX auf über 50 Grad nach Backbord über, versuchte sich wieder aufzurichten, blieb aber bei gut 25 Grad Schlagseite liegen.

Der erste Brecher traf die Kammerfenster mit fünf Zentimeter Panzerglas des Kabeleden Francis Ramthor am Aufbautenspiegel und die Kammerfenster des zweiten Nautikers Jens Liebscher auf der Backbord-Seite vor der Mannschaftsmesse. Die Fenster wurden von der Welle mit einem Hieb durchschlagen. Francis hatte es sich Gott sei Dank auf der Backskiste bequem gemacht, sodass das Wasser über ihn hinweg ging. Der Zweite hatte da schon mehr Pech, ihn spülte es mit einem Hieb aus der Koje. Der erste Verletzte war Chief „Jule“ Schmidt, als er beherzt dem Zweiten Nautiker zur Hilfe eilen wollte und die verbeulte Kammertür auf-riss. Das auf den Gang strömende Wasser riss ihm die Beine weg, er knallte mit dem Kopf gegen die Wand. Die Maschinenbesatzung konnte die Schlagseite mit dem Ballastnehmen der Brennstofftanks auf 15 Grad Backbord reduzieren, aber mehr war nicht drin.

Wie wir später in Antwerpen und Rotterdam sehen konnten, hatte sich die Holzladung auf den frei bewegenden Messingrollen aufgeschaukelt, die Zwischendeck-Luke zum Durchbrechen gebracht und sich mit dem Tabak in den Unterräumen vermählt. Die Graphitelektroden hatten den Stahl blank poliert, als hätte jemand mit einem Bleistift tagelang darauf rumgemalt. Von den persönlichen Effekten in der Holzkiste waren einige Briefmarken zwischen den Holzsplintern zu sehen. Irgendwo lag auch eine Feinmechanikerdrehbank rum. Die Holzkiste war plattgewalzt.

Der Bugstrahlruderraum war komplett abgesoffen. Man hätte vielleicht die Lüfterköpfe auf der Back nicht aus Aluminium sondern besser aus Stahl fertigen sollen.

Ja, und mit dem Leergut hatten wir keine Sorgen mehr, das war vollständig von Rasmus entsorgt worden.

Günter Pürschel

MS SPREE in schwerer See

Am 13. September 1967 lief ich, gemustert als Maschinenassistent, mit MS SPREE gegen 18 Uhr aus Wismar Richtung Durres in Albanien aus. In dieser Zeit durften, wegen akutem Arbeitskräftemangel, junge „Genossen“ von den einlaufenden Schiffen direkt auf auslaufende Schiffe umsteigen. So war ich also nach nur einer Reise mit der ZSCHOPAU und anschließender Werftzeit sowie einer Reise mit der STUBBENKAMMER inzwischen auf der SPREE gelandet (110 Meter lang, 5.300 Tonnen). Zum Glück stellten sich hier die Arbeits- und Lebensbedingungen komfortabler und angenehmer als auf den vorangegangenen Schiffen heraus. Die Maschinengang wohnte mittschiffs in geräumigen Zweimannkammern.

In der Biskaya mussten wir am 18./19. September eine mächtige Dünung abreiten, die zwar nicht besonders aggressiv war, aber auch nichts Gutes ahnen ließ. Nur eine Tagesreise hinter Gibraltar erfuhren wir dann, dass am 21. September früh die FIETE SCHULZE (10.000 Tonnen) in der Biskaya, ca. 170 km von Cap Finistere entfernt, gesunken ist. Dabei kamen vierzehn Besatzungsmitglieder ums Leben, auch der Freund eines Kollegen. Wir waren sehr betroffen und konnten es nicht fassen, dass eines unserer modernsten und sichersten Schiffe den Kampf mit den Naturgewalten verloren hatte. Beim nächsten Wachbier passierten wir nach der 0-4 Wache die Straße von Messina und versuchten das Geschehene zu verarbeiten. Für das vorbeiziehende Panorama rechts und links sowie die Autolichter auf den Uferstraßen hatten wir allerdings kaum einen Blick.

Das Ende dieser Reise sollte dann auch für uns noch sehr dramatisch verlaufen. In Limhamn, ein Vorort von Malmö, wurde die gesamte Ladung Bauxit aus Itäa in Griechenland gelöscht. Die Hafenliegezeit hatten wir für ein „verschärftes“ Reinschiff im Maschinenraum genutzt. Die weißen Wände wurden gewaschen, Kupfer geputzt, Handläufe mit Schmirgelleinen



MS SPREE (1974)

abgezogen und eingefettet und die Flurplatten mit Diesel und einem Schuss Öl gereinigt. Dieser übertriebene Reinheitsfimmel war nur möglich, weil kaum Reparaturen anfielen und die Arbeitszeit irgendwie genutzt werden musste. Unsere Technischen Offiziere feierten sich und den vorbildlich hergerichteten Maschinenraum. Die Inspektion in Wismar konnte kommen. Der Heimathafen lag ja „nur“ noch acht Fahrstunden entfernt – allerdings auch nur bei normalen und planmäßigen See- und Wetterbedingungen!

Wir sollten mit unserer tapferen SPREE für diese kurze Überfahrt allerdings 25 Stunden benötigen. Warum so lange? Trotz Sturm- und Orkanwarnung wurde gelotst und so liefen wir am 17. Oktober gegen 17 Uhr aus. Bereits nach dem Verlassen des sicheren Hafens ging der Tanz los, sodass der Lotse nicht mehr absteigen konnte. Sturm 12, in Böen 130 km/h, brachte die SPREE an den Rand des Untergangs. Das leere Schiff bot dem Sturm eine zu große Angriffsfläche. Ein Umkehren war unmöglich. Gegen 20 Uhr hatte die volle Maschinenkraft keine Schraubenwirkung mehr. Dadurch wurden wir zwischen die Untiefen und Schären vor Trelleborg getrieben. Schraube und Ruder waren machtlos. Der Kapitän befürchtete ein Auflaufen und Auseinanderbrechen des Schiffes. So wurde „Bootsrolle“ ausgelöst und der Maschinenraum laut Plan mit zwei Technischen Offizieren und mit mir als Manöverassistent besetzt. Auf der Brücke und zusätzlich auf der Back war ebenfalls nur die vorgesehene Mindestbesetzung aufgezogen. Alle anderen Besatzungsmitglieder begaben sich mit Schwimmweste und persönlichen Dokumenten zu den Rettungsbooten, um notfalls auszusteigen. Die Boote waren jedoch bereits durch Seeschlag beschädigt, aus den Davids geschlagen und nicht mehr einsatzfähig. Bei dieser tobenden See wäre damit ohnehin niemand unbeschadet auf der Wasseroberfläche angekommen. Für den Ernstfall blieb also nur der beherzte Sprung ins kühle Nass, „komfortabel“ geschützt durch eine einfache Schwimmweste mit Trillerpfeife und Farbbeutel. So verließen diese Kollegen wieder das Bootsdeck und wetterten in den Aufbauten ab. Im Maschinenraum hatten wir Schwerstarbeit zu leisten, zusätzlich behindert durch die Schwimmweste. Der Techniker, der die Hauptmaschine bediente, wurde zunächst von seinem Kollegen notdürftig gehalten. Die SPREE holte aber laufend so stark über, dass er sich mit dem Gurt am Fahrstand festhaken musste. Mit ständigen „Voll Voraus“- und „Voll Zurück“-Manövern sowie mit beiden Ankern versuchte der Kapitän den Schiffskurs irgendwie zu beeinflussen. Diese Aktionen konnten in der tobenden See aber nur wenig bzw. gar nichts ausrichten. Ich versuchte unterdessen genügend Luft für das häufige Anlassen und Umsteuern der Hauptmaschine bereit zu stellen und die Öl- und Kühlwassertemperaturen im grünen Bereich zu halten. Da es bei der 1952 in Emden gebauten Maschinenanlage noch keine Fernthermometer und

Stellventile gab, mussten sämtliche Temperaturen und Drücke direkt vor Ort an verschiedenen Stellen des Maschinenraumes abgelesen werden. Die notwendigen Korrekturen an den entsprechenden Ventilen mussten ebenfalls vor Ort und von Hand erfolgen. „Dank“ der glatten Flurplatten konnte ich manchmal mit Schwung ins Tal rutschen, um mich im nächsten Moment fast auf allen Vieren und wie ein Bergsteiger wieder bergauf zu hangeln. So ging das stundenlang. Es soll Krängungen von über 45 Grad gegeben haben. Bei einem Anlassen des Hauptmotors gab es einen besonders gewaltigen Knall und ein Erzittern der gesamten Anlage, sodass wir erschrocken zusammen zuckten. Der Motor kam jedoch stotternd auf Drehzahl und arbeitete ohne Komplikationen weiter. Gottlob. Die Brücke berichtete später, dass in diesem Moment eine Wasserfontäne aus dem Schornstein schoss. Vom Schornstein herab, das Skylight war geschlossen, ergoss sich inzwischen eine schwarze Brühe über die weißen Wände, die mühsam geputzten Aggregate, auf die Flurplatten bis in die Bilge. Unser schönes „Rein Schiff“ war zunichte gemacht. Aber das war natürlich in dieser Situation vollkommen nebensächlich. Wichtig war nur noch das Überleben von Schiff und Besatzung. Nun bemerkten wir einen Wassereinbruch im Wellentunnel, der aber von den sofort in Betrieb genommenen Lenzpumpen in Schach gehalten werden konnte. Ein Anker blieb im Grund und verschwand mit 50 Meter Kette für immer in den Fluten. Angeforderte Seenotrettungsschlepper wollten oder konnten nicht auslaufen und zu Hilfe kommen. Also trieben und schaukelten wir wie in einem Fahrstuhl als Spielball des Orkans weiter zwischen den Untiefen entlang. Dabei sind wir wohl einige Male um Haaresbreite am Auflaufen und am Untergang vorbei geschippert. Nach ca. sechs Stunden ließ der Sturm etwas nach. Die SPREE erzielte zunehmend wieder Schrauben- und Ruderwirkung und konnte in Richtung offene See ablaufen. Bald darauf wurde die „Bootsrolle“ aufgehoben. Die Besatzung saß noch in voller Montur und mit Rettungsweste in der Mannschaftsmesse. Ich war froh, dass ich nun meine Ablösung in den Keller schicken und abruhen konnte. Solange ich konzentriert gefordert war, hatte ich weder Angst noch Ermüdung gespürt. Zeit zum Grübeln oder Nachdenken hatten wir ohnehin nicht, im Gegensatz wahrscheinlich zu den Kollegen in der Messe. Dafür hätten wir bei einem notwendigen Verlassen des Schiffes bzw. des Maschinenraumes natürlich die weitaus schlechteren Karten gehabt. Am 18. Oktober um 18 Uhr, also 17 Stunden überfällig, liefen wir in Wismar ein. Der Maschinenraum bot ein Bild des Schreckens, ebenso die Rettungsboote. Das war aber unwichtig, das konnte alles wieder gereinigt und repariert werden. Diese Fahrt hätte ja auch ganz anders enden können. Die müden Knochen würden sich bald wieder erholen und die blauen Flecke verschwinden. Es war noch einmal gut gegangen! Aber so schnell hätte aus einem normalen Frachter ein U-Boot werden können, auf der kleinen Ostsee beim Katzensprung zwischen Malmö und Wismar.

Gerd Stange

Rasmus verlangt Respekt

Ich hatte den „Koffer“ wohl bemerkt, der dort von den Azoren in Richtung Biscaya und Ärmelkanal heranzog. Angekündigte Zugrichtung und Geschwindigkeit ließen mich hoffen, mit der ALTMARK vor ihm wegzukommen und Kap Finisterre zu erreichen.

Rasmus hatte sich jedoch entschieden, seinen Kurs etwas südlicher abzusetzen, um uns zu zeigen was eine „Harke“ ist. Nachdem wir die Biscaya bereits zu zwei Drittel passiert hatten, war ich am Abend genötigt, beizudrehen und mit nordwestlichem Kurs ganz langsam gegenan zu dampfen. Zwar rollte das Schiff jetzt nicht mehr, dafür stampfte es heftig unter Beanspruchung seiner Längsverbände. In der zunehmenden Dunkelheit wurde es immer

schwieriger, die Wellenperioden, Wind- und Wellenrichtung richtig einzuschätzen und zu messen.

1966 gab es noch keine Satelliten-Navigation. Wetterkarten oder gar Satellitenfotos der Wettergebilde wurden uns noch nicht zugefaxt. Alle sechs Stunden übermittelten Schiffe und Bodenstationen Wettermeldungen an bestimmte Küstenfunkstellen, wo sie, zusammengestellt in endlosen Zahlenreihen, den Funkern der Schiffe per Morsetaste zu bestimmten Zeiten zwecks Auswertung übermittelt wurden. Die Koordinaten der Isobaren und Kalt- und Warmfronten in einer Wetterkarte zu verbinden war dann Handarbeit. Das bedeutete für die Aktualität einen erheblichen Zeitverzug. Eine genaue Standortbestimmung bei bedecktem Himmel im freien Seeraum stellte ein weiteres Problem dar. Die ALTMARK war noch nicht mit einem DECCA-Navigationsgerät ausgerüstet. Eine gute Funkpeilung hing auch von den atmosphärischen Bedingungen im Seegebiet ab sowie von dem sensiblen Hörvermögen des Peilenden. Von Bushmills und Plonais wurden Punkte und Striche gesendet, die gezählt und deren Schnittpunkte einen Standort ergeben sollten. Auf der Frequenz von Bushmills begrüßten uns meistens nur das Glockenspiel des Kreml und die Worte „Goworit Moskwa“. Die ehemalige INGE TOFT war in Dänemark nicht nach den Vorgaben des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) gebaut worden. So besaß die ALTMARK noch keine wasser- und gasdicht verschließbaren Außenschotten, sondern nur hölzerne Schiebe- und Klapptüren. Die Abdeckung des Kabelgatt bestand gar nur aus einer Sperrholzplatte. Zum Glück verfügte wenigstens der Kettenkasten in der Last über ein abdeckbares Süll. Das Schiff war ein Quarterdecker. So hatte die Luke IV ein Zwischendeck mehr und das Schiff dort einen höheren Freibord als zwischen den Luken I bis III. Dafür lag die achtere Manöverstation, die Poop, sogar wieder etwas unterhalb des Hauptdecks.

Brecher überrollten das Vorschiff, brachen sich an der Front der höher gelegenen Luke IV und den dahinter und darüber liegenden Aufbauten. Zwei- oder dreimal müssen wir sogar „U-Boot“ gespielt haben.

Ich ließ die gesamte Besatzung wecken. Nur der Chief hat in dieser Nacht durchgeschnarcht. Es muss gegen Mitternacht gewesen sein, als unten auf der Poop die auf Grätings gelaschten Festmacherleinen aufschwammen und zu „wandern“ begannen. Es bestand die Gefahr, dass sich eine Leine nach außenbords bewegt und in die Schraube gelangen könnte. Ohne Maschinenantrieb wären wir rettungslos verloren gewesen. Mein neuer Chief Mate besaß



MS ALTMARK im Rostocker Überseehafen

kein Durchsetzungsvermögen, so organisierte ich die Bergung der Leinen selbst. Die Brücke vertraute ich solange dem umsichtigeren Zweiten an.

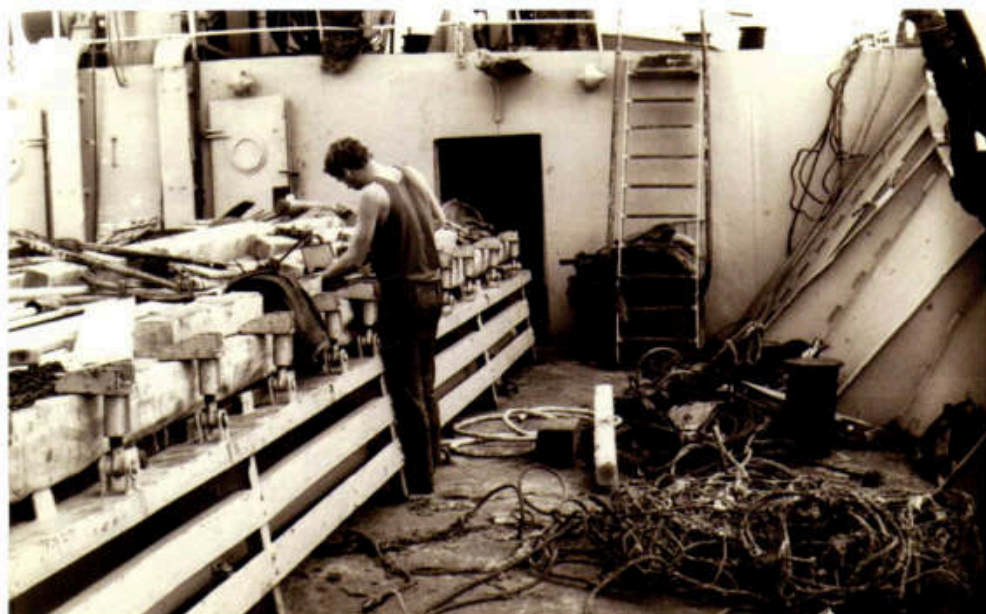
Ich ließ den Bootsmann und den Zimmermann anseilen, damit sie nicht womöglich durch einen erneuten Brecher über Bord gespült werden würden, und die Leinen von ihnen ein Deck höher reichen. Dort hatten vorherige Besatzungen ein hölzernes Badebecken gebaut und mit einer Persenning ausgelegt. Darin ließ ich die Leinen nun unterbringen.

Als die Leinen verstaut waren und Boots- und Zimmermann wieder neben mir standen, schlug ein Brecher die Rückwand des Badebeckens ein. Sollten wir die Leinen nun noch ein Deck höher auf das Bootsdeck schaffen?

Es wurde mir schon mulmig im Bewusstsein meiner Verantwortung für das Schiff und vor allem für die Besatzung. Sollte hier etwas schief gehen, konnten wir kaum damit rechnen, ein Boot zu besetzen und heil zu Wasser zu bringen. Die Situation war der Art, in der man landläufig sagt: „Hier hilft nur noch Beten.“ Der Gedanke kam mir aber überhaupt nicht. Jetzt hieß es nur nach außen Ruhe zu bewahren und keine Unsicherheit zu zeigen.

Der Rudergänger hatte es ebenfalls nicht leicht. Auf den Wellenbergen wurde das Schiff oft um mehr als 20 Grad vom Kurs versetzt und er musste wieder gegensteuern.

Da die Eingangstüren in die Aufbauten nicht wasserdicht waren, lief natürlich Wasser in die Gänge, besonders achtern, wo die Poop wiederholt unter Wasser stand. Vom Gang war das Wasser den Niedergang hinunter in die Proviantlasten gelaufen. Als ich dem Koch die Order übermitteln ließ, er solle für die Besatzung einen großen Pott Kaffee aufsetzen, scherzten die Matrosen: „Da braucht er nur den Tauchsieder in die Last zu hängen, da schwimmen seine Kaffeebohnen.“ Ich ließ die Lasten auspützen. So waren die Massen wenigstens beschäftigt. Es schien unendlich lange zu dauern, bis es wieder zu dämmern begann und man die anrollenden „Karwentsmänner“ sehen und abschätzen sowie Kurskorrekturen vornehmen konnte. Mit zunehmendem Tageslicht, angepassteren Geschwindigkeiten und Kursen, gewannen wir die Gewissheit, dass das Schlimmste überstanden war, und den Eindruck, dass der Sturm nachließ. Nach der Anspannung der Nacht fühlte ich mich jedoch inkommodiert und besaß den Wunsch, diesen Tanz endlich zu beenden.



Auf MS ALTMARK nach dem Sturm (1966)

Nach etwa einer Stunde Stoppen der Wellenperioden informierte ich die Besatzung, dass wir gleich den Kurs über Backbordseite um 180 Grad ändern würden, um zuzusehen, Rasmus davonzulaufen. Jeder sollte auf eine eventuelle stärkere Krängung während des Drehmanövers vorbereitet sein und sich gegebenenfalls festhalten. Nach zwei kleineren folgte jeweils eine größere, höhere und gefährlichere Welle. Die entschlossene Kursänderung erfolgte mit Hart Steuerbord und Voll Voraus während der Perioden der beiden kleineren Wellen. Die Krängung war nicht so stark wie befürchtet und die Geschwindigkeit schnell genug, um nicht von der nachfolgenden Welle von achtern überrollt zu werden.

Aufatmen. Das Schiff lag wieder ruhig und strebte der portugiesischen Küste zu. Nach dem Frühstück begann die Besichtigung der Sturmschäden. Zum Glück hatten wir keine Decksladung an Bord gehabt. Die Sperrholzplatte vor dem Eingang zum Kabelgatt war weg, das Kabelgatt ausgeräumt, der Leckwehrezement in seinen Papiertüten zu harten Betonbrocken geworden. Die Netzbrocken, Drähte, Leinen, Blöcke usw. waren über das Deck verstreut. Einen Lüfterkopf bei Luke I hatte es aus der Verankerung gerissen. Nach ersten Erkenntnissen waren die Luken dicht geblieben und die Ladung hatte offenbar keinen Schaden genommen.

In Port Said habe ich eine Verklärung über die Wetterbedingungen mit Tagebuchauszügen vor dem Konsul der DDR in Ägypten abgelegt.

Redaktion

Die Suche nach dem Wrack der CAPELLA

Am 3. Januar 1976 geriet das Küstenmotorschiff CAPELLA der Deutschen Seereederei auf der Reise von England nach Schweden während eines schweren Sturms in der Nordsee in Seenot. Das Kümo war mit Salz und Futtermitteln beladen. Der Versuch, die Reede von Borkum zum Schutz vor dem Sturm zu erreichen, misslang. Das Schiff sank am Abend des 3. Januar im Seegebiet der Emsmündung zwischen Borkum und Schiermonnikoog und alle elf Besatzungsmitglieder ertranken.

Wie andere mehr oder weniger besondere Vorkommnisse in der Republik wurde auch der Verlust der CAPELLA vom Ministerium für Staatssicherheit sorgfältig registriert. Über den



MS CAPELLA (03/1975)

Untergang dieses Küstenmotorschiffes verfasste die Bezirksverwaltung Rostock des MfS am 4. Januar 1976 eine Meldung aus der Quelle Abteilung Hafen der Staatssicherheit, aufbauend auf einem Bericht des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft Rostock:

„Am 03.01.1976, gegen 18.30 Uhr berichtete der Kapitän des M/S ‚Nienburg‘ darüber, daß beim M/S ‚Capella‘ durch anhaltende, schwere See die Abdeckung der Vermessungsluke erneut zerstört wurde und das Schiff Wasser aufnimmt. Durch Zunahme der Grundsee wurde das Schiff erneut leck geschlagen, wonach wahrscheinlich die Maschinenanlage ausfiel und die Verbindung unterbrochen wurde.



„Untergang der CAPELLA“ von Gerhard Vontra

Die Pumpen konnten das eingetretene Wasser nicht bewältigen. Um 18.10 Uhr konnte zu einem durch M/S ‚Nienburg‘ gesichteten Rettungsfloß eine Leinenverbindung hergestellt werden. Es war jedoch leer. Kurz danach berichtete der Kapitän des M/S ‚Nienburg‘, daß M/S ‚Capella‘ gegen 18.23 Uhr gesunken sei und er sich kurz vorher bis auf 30 m genähert hatte, um schwimmende Besatzungsangehörige aufzunehmen. Um 18.45 Uhr informierte Norddeichradio darüber, das 5 im Wasser treibende Seeleute ausge-

macht wurden. Zu diesem Zeitpunkt traf an der Unfallstelle ein Hubschrauber zur Rettung der Schiffbrüchigen ein, der gemeinsam mit M/S ‚Nienburg‘, einem niederländischen und BRD Seenotrettungskreuzer sowie einem weiteren BRD-Hubschrauber die Suche aufnahm. Es konnten keine Besatzungsmitglieder des M/S ‚Capella‘ geborgen werden.

Gegen 21.35 Uhr stellten die Suchkräfte die Suche ein, um sie am Morgen des 04.01.1976 wieder aufzunehmen.

M/S ‚Nienburg‘ begab sich gegen 23.30 Uhr in tieferes Wasser, um frei manövrieren zu können.

OvD Olbricht Oltn.“ (vergl. BG III, Gerhard Vontra, Zum Untergang der CAPELLA)

Seitens der Deutschen Seereederei wurden umgehend Maßnahmen eingeleitet, um die Wrackposition zu ermitteln und Taucheruntersuchungen durchzuführen. Ziel der Untersuchungen war,

- die Bergung eventuell vorhandener Leichen zu veranlassen
- die geheimen Schiffsunterlagen für den Verteidigungsfall sicherzustellen.

Über diesen Vorgang wurde ein elfseitiger Bericht eines Mitarbeiters der DSR beim MfS abgelegt. In welchem Verhältnis dessen Verfasser zur Staatssicherheit stand, lässt sich an Hand der vorhandenen Dokumente nicht bestimmen. Demnach begab sich dieser Mitarbeiter entsprechend einer Anweisung des Generaldirektors Arthur Maul am 6. Januar 1976 von Rostock in die Niederlande, um mit dem zwischenzeitlich gecharterten Taucherboot VROUW WILHELMINA der Firma Holland Diving International B.V. die Taucheruntersuchung am MS CAPELLA durchführen zu lassen.

Der namentlich nicht genannte Schreiber des Einsatzberichtes, niedergelegt am 18. Januar 1976 in Antwerpen auf einer Schreibmaschine ohne ß und Umlaute, im Folgenden auch „Verfasser“ genannt, traf am 6. Januar abends gegen 18 Uhr in Groningen ein und nahm

Kontakt mit der Seenotrettungsstelle Lauwersoog auf. Von dort war auch der Seenotkreuzer GEBRÜDER LUDEN während des Seenotfalles CAPELLA ausgelaufen. Der Verfasser erhielt hier die Information, dass an der Untergangsstelle der CAPELLA bereits eine provisorische Boje gesetzt worden sein soll.

Die VROUW WILHELMINA war um 18 Uhr in Den Helder eingelaufen. Der Verfasser erreichte Den Helder um 22 Uhr und ging unmittelbar an Bord. Um 23.45 Uhr lief das Schiff unter Lotsenberatung aus, nachdem sich die Besatzung nach dem Landgang wieder vollzählig an Bord eingefunden hatte.

Durch die Besatzung war die Lotsenstation sowie die holländische Grenzpolizei über Arbeitsauftrag und Absichten unterrichtet worden. Wie sich später herausstellte, müssen auf diesem Wege alle holländischen Dienststellen über die „Aktion CAPELLA“ (gängige Bezeichnung für eine stasi-gestützte Unternehmung) erfahren haben, so zum Beispiel die holländische Wasserschutzpolizei, das holländische Lotsenwesen im Distrikt Groningen oder die holländische Behörde für Wasserbau und Seewasserstraßen in Rijswijk.

Der Kapitän der VROUW WILHELMINA informierte den Verfasser, dass die etwa 65 Seemeilen entfernte Unfallstelle der CAPELLA am nächsten Morgen gegen 6 Uhr erreicht würde. Auf Grund unzureichender nautischer Kenntnisse hatte sich das Schiff jedoch während der Nacht verfahren und die Unfallstelle wurde daher erst um 11.45 Uhr des Folgetages erreicht.

Laut Angaben des MS NIENBURG lag die Unfallstelle auf der Position 53 Grad 38 Minuten nördlicher Breite und 6 Grad 13 Minuten östlicher Länge oder drei Seemeilen auf 360 Grad nördlich der Hubertgat-Tonne bzw. auf der DECCA-Position D 19.05 rot, E 40,00 grün. Letztere Position wurde auch als Warnmeldung des nautischen Dienstes als Wrack-Unfallstelle veröffentlicht.

Mit Erreichen der Unfallstelle stellte sich heraus, dass noch keine provisorische Notboje gesetzt worden war. Durch den Sturm am 3. Januar hatten sich verschiedene Fahrwasser- und Markierungsbojen aus der Verankerung gelöst. Auch die in der Nähe der Unfallstelle der CAPELLA schon vorher befindliche Wracktonne, in den Seekarten als Donau-Wrack gekennzeichnet, war versetzt worden.

Um 12.15 Uhr des Tages tauchte der westdeutsche Tonnenleger GUSTAV MEYER auf der ungefähren Wrackposition auf. Die GUSTAV MEYER hatte eine versetzbereite Wracktonne an Bord und begann auf der genannten DECCA-Position mit der Wracksuche. Es herrschten SSW Windstärke 6 und Seegang 6 bis 7. Auf der VROUW WILHELMINA ließen sich auf den zuerst genannten beiden Wrackpositionen keine Echos feststellen. Zur Kontrolle der Geräte lief das Schiff über das Donau-Wrack. Hier brachte das Echolot eine einwandfreie Anzeige. Unter den Wetterbedingungen war das Kurshalten und die Standortfeststellung durch die Größe des Taucherbootes von 21 Meter Länge äußerst schwierig. VROUW WILHELMINA fuhr mit einem Abstand von drei Kabeln Suchkurse bis zu einem Abstand von einer Seemeile

Trauer um Seeleute

Berlin (ADN)

Die Suche nach den Besatzungsmitgliedern des am Sonnabend vor der niederländischen Küste gesunkenen DDR-Küstenmotorschiffes „Capella“ mußte – wie bereits gestern gemeldet – am Montagabend abgebrochen werden, nachdem alles Menschenmögliche zur Rettung getan worden war.

Windstärken um 9 bis 11, hoher Wellengang und schlechte Sicht infolge von Regenschauern stellten außerordentliche Anforderungen an die Besatzungen der Rettungsschiffe und Suchflugzeuge. Zwei leere Rettungsflöße sowie einige Rettungsringe und ein schwimmendes Notfunkgerät wurden als einzige Spuren des untergegangenen Schiffes gesichtet. Bei den vermißten Besatzungsmitgliedern des MS „Capella“ handelt es sich um:

Kapitän Richard Hentschel, 1. Nautischer Offizier Erhard Busas, Ltd. Technischer Offizier Dieter Dieckmann, 1. Technischer Offizier Horst Panter, Vollmatrose Herbert Sieler, Vollmatrose Klaus Pitulle, Vollmatrose Dieter Uhlig, Matrose Roland Stecyk, Elektriker Hans-Joachim Kotte, Maschinenhelfer Detlef Ebeling, Koch Andreas Handte.

Suche nach Vermißten ohne Erfolg

Berlin (ADN). Die Suche nach den Besatzungsmitgliedern des am Sonnabendabend vor der niederländischen Küste gesunkenen DDR-Küstenmotorschiffes „Capella“ wurde von den am Unfallort befindlichen Rettungskräften auch den ganzen Sonntag und Montag über intensiv fortgesetzt.

Windstärken um 9 bis 11, hoher Wellengang und schlechte Sicht infolge von Regenhöhen stellten außerordentliche Anforderungen an die Besatzungen der Rettungsschiffe und Suchflugzeuge. Aufopferungsvoll nutzten sie auch nach Einbruch der Dunkelheit am Sonntagabend alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, um Überlebende zu finden. Zwei leere Rettungsflöße sowie einige Rettungsringe und ein schwimmendes Notfunkgerät wurden als einzige Spuren des untergegangenen Schiffes gesichtet.

Am Montag konzentrierte sich die Suchaktion auf das Gebiet um die niederländische Insel Rottumroog, wo unter anderem Rettungsringe der „Capella“ angeschwemmt worden waren.

Obwohl alles Menschenmögliche zur Rettung der vermißten Seeleute getan wurde, blieb die Suche ohne Erfolg, so daß sie am Montagabend abgebrochen wurde.

Den Angehörigen der vermißten Seeleute wird von den zuständigen staatlichen Organen der DDR alle Fürsorge und Unterstützung zuteil.

Bei der vermißten Besatzungsmitgliedern des MS „Capella“ handelt es sich um: Kapitän Richard Hentschel; 1. Nautischer Offizier Erhard Bussas; Leitender technischer Offizier Dieter Dieckmann; 1. Technischer Offizier Horst Panter; Vollmatrose Herbert Steier; Vollmatrose Klaus Pitulle; Vollmatrose Dieter Uhlig; Matrose Roland Stecyk; Elektriker Hans-Joachim Kotte; Maschinenhelfer Detlef Ebeling; Koch Andreas Handke.

rund um die Donau-Wracktonne. Diese Suche blieb erfolglos.

Die GUSTAV MEYER verständigte sich später mit dem Taucherschiff über eine gemeinsame Wracksuche in Form von Parallelfahrten bei einem Abstand von etwa einem Kabel. Um 15 Uhr teilte die GUSTAV MEYER mit, dass sie die Suche wegen Ausfall ihres Echolotes abbricht. Sie lief nach Borkum zurück. Durch VROUW WILHELMINA wurde die Suche fortgesetzt. Zusätzlich wurde ein Suchdragger, in einer Höhe von +/- 8 Meter über Grund eingestellt, eingesetzt. Um 21 Uhr wurde die Suche abgebrochen und Delfzijl angelaufen.

Der Delfzijl-Lotse teilte mit, dass die holländische Wasserschutzpolizei in Delfzijl die holländische Koordinierungszentrale für alle mit der CAPELLA zusammenhängenden Angelegenheiten sei. Alle Meldungen und Funde über den Untergang waren dort zusammengetragen worden. Der Lotse empfahl die Aufnahme eines direkten Kontaktes. Die Botschaft der DDR in Den Haag wurde informiert und bestätigte ebenfalls diese vom Lotsen gegebene Information.

Am 8. Januar morgens um 9 Uhr wurde der Verfasser bei der holländischen Wasserschutzpolizei (Rijks-politie to Water) vorstellig. Sämtliche von der CAPELLA gefundenen Gegenstände wurden ihm vorgelegt. Auch die mitgeschnittenen Gespräche von Scheveningen Radio lagen dort vor. Zusätzlich wurde die Leuchfeuerstelle Schiermonnikoog über aufgefangene Berichte im Seenotfall CAPELLA befragt.

Die Leuchfeuerstelle Schiermonnikoog hatte um 17.30 Uhr über UKW ein Gespräch der CAPELLA mit MS NIENBURG empfangen, worin die NIENBURG um das Abfeuern von Leuchtraketen bat, um die Position der CAPELLA feststellen zu können. Um 17.35 Uhr wurden von der Leuchfeuerstation Schiermonnikoog die Leuchtraketen einige Meilen nordwestlich der Hubertgat-Tonne gesichtet.

Die Rijkspolitie Delfzijl war auch in anderer Hinsicht gefällig und entgegenkommend, soweit es für sie möglich war.

Der Verfasser versuchte in Erfahrung zu bringen, mit welcher Zuständigkeit der westdeutsche

Tonnenleger die Betonung im holländischen Hoheitsanschlussgebiet vornimmt und ob der Tonnenleger am 8. Januar seine Suche wieder aufgenommen habe. Die Rijkspolitie setzte sich daraufhin mit der Directie Rijkswaterstaat Nordzee telefonisch in Verbindung. Aus dem Gespräch ergab sich, dass zwischen der BRD und den Niederlanden auf bilateraler Ebene

für verschiedene Seewasserstraßenarbeiten z.B. Betonung, Vermessung, Ausbau und Baggerung der Seewasserstraßen, Bergung usw. fünf verschiedene arbeitsmäßige Zuständigkeitsbereiche bestehen. Der Untergangsort der CAPELLA lag jedoch in einem strittigen Gebiet. Die westdeutsche Seite hatte sich nach der Information aus Rijkswijk durch Eigeninitiative direkt um die Betonung des Wracks bemüht und eine provisorische Zustimmung der holländischen Schifffahrtsdirektion erhalten. Für die BRD-Seite war die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich-Emden zuständig.

Die Directie Rijkswaterstaat empfahl der Rijkspolitie auf Grund deren hoheitsrechtlicher Funktion, sich direkt mit Emden in Verbindung zu setzen. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass die technischen Möglichkeiten des Tonnenlegers GUSTAV MEYER hinsichtlich der Aufspürung des Wracks begrenzt seien. Unter Berücksichtigung der Längen- und Breitenabmessung der CAPELLA wären bei den Unzulänglichkeiten der Positionsangaben die Chancen für ein kurzfristiges Auffinden des Wracks für die westdeutsche Seite äußerst niedrig. Das wurde später auch vom Kapitän der GUSTAV MEYER an die Rijkspolitie Delfzijl bestätigt.

Die Directie Rijkswaterstaat war jedoch bereit, ein Spezialschiff (Suchschiff) der Directie einzusetzen, wenn die BRD-Seite bis zum 9. Januar um 10 Uhr das Wrack nicht lokalisiert habe. Es wurde gegenüber der Rijkspolitie betont, dass die holländische Seite im Prinzip selbständig handeln könne, man jedoch den jetzigen Einsatz der GUSTAV MEYER nicht stören wolle.

Es ließ sich nicht verhindern, dass die holländische Rijkspolitie der BRD-Seite die Anwesenheit des Verfassers und die Absicht, die CAPELLA nach Leichen und der Unfallursache zu untersuchen, bekanntgab.

Der Verfasser wurde daraufhin gebeten, technische Angaben zum Schiff zu machen. Später wurde auch nach der Ladung, dem Abgangs- und Bestimmungshafen gefragt. Diese Angaben wurden übermittelt. Zitat: „Ich wurde im Verlaufe der späteren Entwicklung den Eindruck nicht los, dass die BRD-Seite durch unsere Anwesenheit in Delfzijl und unsere schnelle Reaktion hinsichtlich einer Taucheruntersuchung insgeheim vermutete, dass es sich bei der Ladung um irgend eine Art Konterbande handelt, deren Bekanntgabe wir nicht wünschen. Obwohl in dieser Richtung keinerlei direkte Andeutungen gemacht wurden, kann ich persönlich nur eine Vermutung dieser Art äußern, da nur daraus die Schwerfälligkeit der BRD-Seite bzw. deren offensichtlicher Kampf um die Kompetenzzuständigkeit gegenüber der holländischen Seite zu erklären ist.“

Am 8. Januar um 16.45 Uhr wurde mitgeteilt, dass die Suche der GUSTAV MEYER erfolglos abgebrochen werden musste wegen eines Schadens an der Kreiselanlage. Der Schaden

Trauerfeier für „Capella“- Besatzung

Rostock (ADN). Abschied von den elf verschollenen Seeleuten des DDR-Motorschiffes „Capella“ nahmen gestern nachmittag in Rostock während einer ergreifenden Trauerfeier gemeinsam mit den nächsten Angehörigen Vertreter des Verkehrswesens der DDR sowie weitere Persönlichkeiten. Die Mitglieder der Besatzung waren am 3. Januar beim Untergang ihres Schiffes in der Nordsee bei einem mit außergewöhnlicher Gewalt tobenden Orkan auf tragische Weise aus der Mitte des großen Kollektivs der DDR-Handelsflotte gerissen worden.

Den Angehörigen der verschollenen Seeleute, um deren Rettung verzweifelt gerungen worden war, sprach der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, im Namen des Zentralkomitees der SED, des Ministerrates, des Kollegiums des Verkehrsministeriums, des Präsidiums des Zentralvorstandes der IG Transport und Nachrichtenwesen und zugleich im Namen aller Seeleute und Bürger der DDR tiefempfundenes Mitgefühl und aufrichtige Teilnahme aus.

Am Tage der Trauerfeier hatten alle in den Seehäfen der DDR liegenden Schiffe ihre Flaggen auf Halbmast gesetzt. Die Besatzungen der jetzt auslaufenden Schiffe übergeben dem Meer beim Passieren der Nordsee im stillen Gedenken an die Opfer Kränze als letzten Gruß der Heimat.



Die Besatzung des MS „Tessin“ übergab beim Passieren der Unglücksstelle in der Nordsee, an der in den Abendstunden des 3. Januar unser MS „Capella“ gesunken war, im stillen Gedenken an die elf Seeleute Kränze als letzten Gruß der Heimat.

sollte am nächsten Tag um 7 Uhr repariert sein, sodass das Schiff am 9. in der Frühe wieder auslaufen könnte.

Auf Grund dieser Nachricht nahm die Rijkspolitie nochmals Verbindung mit der Directie Rijkswaterstaat auf. Von dort wurde zugesagt, dass das holländische Spezialsuchschiff VOLANDA am gleichen Abend um 20 Uhr von Scheveningen nach Emden ausläuft, um dort mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion den Einsatz zu besprechen, im Verlaufe des 9. Januar die Wracksuche erneut aufzunehmen. Gleichzeitig ersuchte die Directie Rijkswaterstaat, dass die DSR-Vertreter an der Besprechung in Emden teilnehmen und ebenfalls den Sucheinsatz mit dem Taucherboot unterstützen, damit die Taucher bei Auffinden des Wracks eindeutig bestätigen können, dass es sich um die CAPELLA handelt. Die Zustimmung aus Rostock und von der DDR-Botschaft in Den Haag zur Teilnahme an der Besprechung in Emden wurde eingeholt. In Verlaufe des Nachmittags wurde aber erklärt, dass keine Besprechung in Emden stattfinden würde, da diese nicht notwendig sei. Die VOLANDA könne am nächsten Tag gleich auf der bekannten Position mit der Wracksuche beginnen und die GUSTAV MEYER würde dann dazu stoßen.

Am 8. Januar um 17 Uhr wurde deshalb nochmals Kontakt mit der Directie Rijkswaterstaat aufgenommen. Die teilte mit, dass auf Grund der durch Emden gemachten Schwierigkeiten die holländische Seite entschieden habe, die VOLANDA nicht nach Emden zu schicken, sondern nach Delfzijl, um dort am 9. Januar einzutreffen. Drei Vertreter der Directie Rijkswaterstaat würden am 9. Januar um 5 Uhr mit einem kleinen Bus von Den Haag nach Emden fahren. Man ließ gleichzeitig verlauten, dass die BRD-Seite die Teilnahme der DSR-Vertretung an der Besprechung nicht wünsche.

Am 9. Januar um 7.45 Uhr wurde durch die Rijkspolitie Delfzijl erneut Kontakt mit dem Kapitän der GUSTAV MEYER aufgenommen. Er bestätigte, dass das Schiff nach Eingang des Wetterberichts auslaufklar sei. Gleichzeitig wurde bestätigt, dass an diesem Morgen bei seinem Chef eine Besprechung mit den holländischen Vertretern stattfinde und danach eine Entscheidung über den Einsatz getroffen werden würde.

Auf Grund des Zeitverlustes für den Tauchereinsatz und der entstehenden Kosten rief der Verfasser die Directie Rijkswaterstaat direkt an und erklärte, dass seine Seite aus ethischen Gründen an einer schnellstmöglichen Untersuchung des Wracks nach Toten interessiert sei.

Von dort wurden die durch die Haltung der BRD entstandenen Schwierigkeiten bedauert. Welche das im Einzelnen waren konnte der Verfasser nicht einschätzen. Man versprach unmittelbare Hilfe. Hinsichtlich des Einsatzes der VOLANDA sei man von keiner Entscheidung der BRD abhängig.

Am 9. Januar um 14.30 Uhr wurde der Verfasser über eine Besprechung auf der zwischenzeitlich eingetroffenen VOLANDA informiert.

Anhand von Spezialkarten 1:25.000, die von der Lotsenkommandantur Delfzijl mitgegeben worden waren, wurden in der Besprechung zwei Suchquadrate festgelegt und die notwendigen Maßnahmen abgesprochen. Die VOLANDA lief um 16 Uhr aus und nahm die Suche an Ort und Stelle um 19.30 Uhr über die gesamte Nacht auf. Die VROUW WILHELMINA war ebenfalls um 17.45 Uhr ausgelaufen.

Am 10. Januar um 9.10 Uhr hatte die VOLANDA ein eindeutiges Echo auf einer Position, die nicht mit den sieben auf den Spezialkarten eingetragenen Wracks in der näheren Umgebung übereinstimmte. Nach der kartografischen Abzeichnung des Schattenrisses des Wracks musste es sich um die CAPELLA handeln. Die VOLANDA hatte drei Bojen gesetzt, sodass VROUW WILHELMINA den Tauchereinsatz vornehmen konnte. Der Taucher ging um 10.02 Uhr ins Wasser. Das Wrack konnte von ihm nicht ausfindig gemacht werden wegen Verschiebung der Bojen durch zu lange Ankerleinen.

Mit weiterer Unterstützung der VOLANDA hatte das Taucherschiff um 10.15 Uhr ein eindeutiges Echo auf dem Echografen. Das Schiff wurde mit erheblichen Schwierigkeiten genau über dem Wrack verankert und mit einem zusätzlichen Draggen am Wrack befestigt. Die VOLANDA hatte ebenfalls Anker in 50 Meter Entfernung geworfen, sodass der Taucher mit zusätzlichen Sicherungsleinen an den Ankern der VOLANDA und der VROUW WILHELMINA um 11.26 Uhr ins Wasser ging.

Nach ungefähr zehn Minuten war der Taucher zurück, da die Strömungsgeschwindigkeit über Grund äußerst schnell war. Das Tiefenlog hatte 4,5 Meilen gemessen. Nach Angaben des Tauchers betrug die Sicht 30 bis 50 Zentimeter. Mit dem Tiefenstrahler hatte er erkennen können, dass er sich auf einer rotbraun gestrichenen Stahlfläche befunden hatte, über die zwei Seile liefen, an denen er sich zusätzlich sicherte. Er wollte mit den Händen einen Riss von 20 cm abgefühlt haben. Eine bessere Orientierung anhand von Reling, Kränen, Luken usw. konnte der Taucher auf Grund der Sichtverhältnisse nicht geben. Nach dem Farbkatalog der DSR konnte der Taucher nur auf dem Deck der CAPELLA gelegen haben. Dabei musste angenommen werden, dass die CAPELLA aufrecht über Grund lag.

Da die VOLANDA bereits vor dem Tauchereinsatz zweimal auf eine ausgestrahlte Sturmwarnung, NW-N, Windstärke 9, nach Mittag schnell aufziehend, aufmerksam gemacht hatte, musste eine weitere Taucheruntersuchung auf die nächste Gezeitenkenterung aufgeschoben werden. Das Taucherschiff lief deshalb Delfzijl an und war dort am 10. Januar um 15.45 Uhr fest.

Die VOLANDA lief unmittelbar nach Scheveningen zurück und gab der GUSTAV MEYER auf Bitte hin die Anweisung, die an dem zurückgelassenen Ankertau der VROUW WILHELMINA befestigte Boje für spätere Tauchgänge zu belassen.

Der Verfasser wurde informiert, dass nach Information der Lotsenkommandantur die BRD-Seite die Absicht geäußert haben soll, das Wrack der CAPELLA wegzuschleppen, da zwei Wracks in einem so dichten Abstand für die Schifffahrt zu gefährlich seien. Konkretes dazu wurde nicht bekannt. Es wurde aber bestätigt, dass das DHI-Schiff ATAIR ausgelaufen wäre und gegenwärtig bei Cuxhaven auf Wetterbesserung warte, um die genaue Position der CAPELLA auszuloten und das Wrack hinsichtlich Schäden zu untersuchen. Allerdings könne die ATAIR nur bis zu einer Wellenhöhe von maximal 1,5 Meter arbeiten.

VROUW WILHELMINA traf bei dem zweiten Einsatz um 20.05 Uhr am 13. Januar auf der Position der CAPELLA ein. Bei Ansteuerung der Wrackposition wurde festgestellt, dass bereits zwei Schiffe auf dieser Position lagen und sich bei Annäherung langsam entfernten. Beide Schiffe konnten nicht eindeutig identifiziert werden. Sie verständigten sich über Lichtmorsesignale. Die früher am Ankertau der VROUW WILHELMINA befestigte Boje war verschwunden. Ein Tauchereinsatz war auf Grund der schlechten Wetterverhältnisse nicht möglich, auch am darauf folgenden Tag nicht.

Der Einsatz musste abgebrochen und nach Delfzijl zurückgefahren werden.

Allen Behörden und offiziellen Dienststellen wurde von Seiten der DSR nur bekanntgegeben, dass es sich um einen Einsatz zur Bergung von Toten und Untersuchung des Wracks hinsichtlich Schadensursache handele. Selbst die Taucher sind nicht über weitergehende Absichten unterrichtet worden. Der Funkverkehr der VROUW WILHELMINA wurde auf Grund der Tatsache, dass alle Gespräche von Borkum auf den gängigen Kanälen abgehört wurden, auf das Notwendigste beschränkt.

Chefdienst : Oberstin. Hankel Off : Stm. Sticht - Hc Meldung Begründungsmeldung aus Rapport Nr. 4/76 vom 04.01.1976 Sticht des V/S "Capella" in der Nordsee am 03.01.1976 Quelle : Abt. Hafen (u. Bericht des VSR KEM Rostock) 04.01.1976, 10.00 Uhr Wlm. Ammerla	8810 0005 2. Datum: 04.01.1976, 00.00 Uhr bis: 04.01.1976, 12.00 Uhr
---	--

Auszug aus Stasi-Meldung

Soweit der Bericht des o.g. Verfassers. Nach einer Information des IME „Klaus“ (Inoffizieller Mitarbeiter im besonderen Einsatz) wurde in einem späteren Vermerk der Abteilung Hafen der BV Rostock des MfS vom 15. März 1976 lediglich noch festgehalten: „Gegenwärtig besteht der Auftrag von der DSR, an der Wrackposition von MS ‚Capella‘

weiterhin Taucheruntersuchungen durchführen zu lassen. Das Wrack liegt 16 sm von Borkum in einer Tiefe von 24 m in Seitenlage/Steuerbord, wie festgestellt wurde. Mit der weiteren Taucheruntersuchung ist jetzt auf Grund des kürzeren Anmarschweges die BRD-Firma Lutomsky Wilhelmshaven beauftragt. Der Tauchereinsatz wird gegenwärtig ständig erschwert durch Witterungs- und Strömungsbedingungen in diesem Gebiet.“

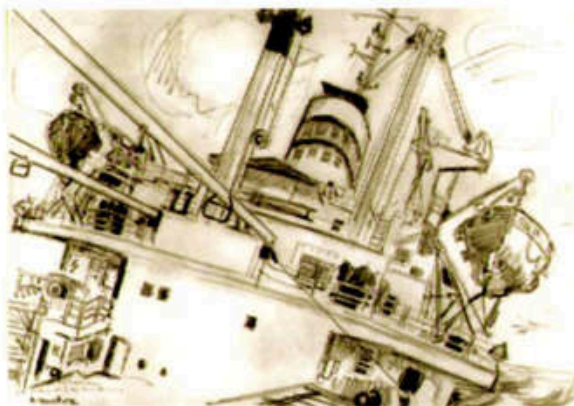
(aus Dokumenten auf stasi-mediathek.de)

Zum Untergang der CAPELLA:

Das Küstenmotorschiff CAPELLA vom Typ 840 verließ England mit einer Ladung Salz am 30. Dezember 1975 und lief am 3. Januar 1976 in der Nordsee in ein Sturmtief mit Windstärken bis Bf. 10 und Wellenhöhen von 6 bis 7 Meter. Das Schiff machte Wasser, weil nach Ausfall der Ruderanlage das Schiff quer zur See kam, die Vermessungsluke eingeschlagen und Ladung im Zwischendeck übergegangen war. Der Kran hatte sich losgerissen, sein Ausleger hing außenbords. Scheveningen Radio empfing um 8.27 Uhr eine SOS-Meldung des Schiffes. Eine knappe Stunde später lief von Terschelling der Rettungskreuzer CARLOT aus, der um 11 Uhr den Havaristen erreichte. Seiner Aufforderung, das Schiff zu verlassen, kam der Kapitän nicht nach. Vielmehr sollte die CARLOT lediglich stand by bleiben. Der Schaden an der Ruderanlage war inzwischen behoben worden und das Schiff wurde gegen die See gehalten.

Zwei Stunden später erreichte das schwedische MS LAIDAURE den Havaristen und gab auf Bitte der CAPELLA Leeschutz für ein Drehmanöver. Das gelang, worauf das Schiff Kurs Westerems nahm. Um 14.30 Uhr änderte der Havarist seinen Kurs auf Borkum-Reede, um dort abzuwettern. Der Seenotverkehr wurde daraufhin unter Vorbehalt beendet und die CARLOT abgerufen. Auch die LAIDAURE wurde entlassen.

In der Nähe befand sich auch das DSR-Schiff NIENBURG, das um 15.57 Uhr die Anweisung von der Reederei erhielt, den Havaristen anzulaufen, um sich westlich der Westeremstonne im Tiefwasser zu treffen. Die NIENBURG wurde daraufhin von dem Rettungskreuzer G. BREUSING gewarnt, unter diesen Wetterbedingungen die Westerems anzulaufen. Um 17 Uhr übermittelte die NIENBURG diese Warnung an den Havaristen. Dessen Kapitän hielt aber weiter daran fest, gegen 19.30 Uhr auf Borkum-Reede einzu-



„XD in schwerem Wetter“ von Gerhard Vontra

treffen. Zehn Minuten später meldet er an die NIENBURG: „Jetzt habe ich einen Seenotfall mit allem Drum und Dran.“ Nach Übermittlung der Seenotmeldung an Norddeich Radio durch die NIENBURG, übernahm Norddeich die Leitung des Seenotfalles. Die NIENBURG lief weiterhin mit VV auf den Havaristen zu. Sie traf um 17.56 Uhr dort ein. Drei Minuten später brach die UKW-Verbindung zum Havaristen ab. Zuletzt hatte sich ein Matrose von der Brücke gemeldet. Bis 18.23 Uhr wurden von der NIENBURG drei Anläufe zur Rettung der Besatzung unternommen. Nach der Bestätigung durch CAPELLA, dass das Rettungsfloß klargemacht würde, näherte sich die NIENBURG beim ersten Anlauf in Lee des Havaristen, um das Floß zu bergen, das an einer 50 Meter langen Leine am Heck befestigt war. Es wurde jedoch festgestellt, dass sich noch keine Personen darin befanden. Beim zweiten Anlauf befand sich das Floß etwa 200 Meter vom Havaristen entfernt. Es wurde zehn Meter an Steuerbord in Lee genommen. Personen befanden sich nicht im Floß.

Beim dritten Anlauf wurde direkt auf den Havaristen zugesteuert, als um 18.23 Uhr dessen Lichter verlöschten und MS CAPELLA plötzlich sank. Da die Gefahr bestand, auf den Havaristen aufzulaufen, wurde das Manöver abgebrochen.

Kurzzeitig wurden im Wasser treibende Schiffbrüchige ausgemacht, deren Rettung aber wegen der Wetterlage nicht gelang. Eine abgestimmte Suche durch Schiffe, Rettungskreuzer, Hubschrauber und Flugzeuge blieb erfolglos. Von der 11-köpfigen Besatzung wurde niemand gerettet.

(nach Fallsammlung, Heft 2, IHS Warnemünde/Wustrow, 1986)

Eine Augenzeugenbefragung:

Eigentlich ist in obigem Bericht alles an Fakten drin. Auch beim Nachdenken und Erinnern kommen mir keine neuen bzw. weiteren Erkenntnisse. Ja, ich habe zuletzt mit dem Matrosen auf der Brücke gesprochen. Der Kapitän machte da das Rettungsfloß klar. Ja, das lief saudumm ab, verursacht durch den Master. Wenn er sich nicht in den Bereich der Grundsee begeben hätte, hätte sich eine Chance zur Rettung ergeben. Da schwamm einer im Wasser, war kurz vor der Netzbroke, die außenbords hing. Die nächste Welle nahm ihn mit sich. Im weitesten Sinne hatten wir aber auch Glück. Hätten sich unsere drei großen Collies (Kabeltrommeln) gelöst und wären ins Rutschen gekommen (bei über 50 Grad Krängung durchaus möglich) dann wäre auch für uns Gute Nacht gewesen. Aber darüber macht man sich keine Gedanken, wenn man in so einem Hexenkessel manövriert.

(Walter Jangel, seinerzeit Funkoffizier auf MS NIENBURG)

Warum so manches Schiff nie wiederkehrt

Es ist bekannt, dass alte Seeschiffe, im Besonderen große Massengutschiffe, durch Materialermüdung und Abrostung in den Ballasttanks und in den Laderäumen sehr gefährdet sind. So ist das spurlose Verschwinden einiger dieser Schiffe zu erklären. Es müssen keine sagenhaften „Monsterwellen“ sein, ein normaler Sturm oder ausgeprägte Dünung können den plötzlichen Untergang herbeiführen. Das ist eine gesicherte Tatsache.

Das Motorschiff VOCKERODE befand sich 1967 in Ballast auf der Reise nach Murmansk. Im Nordmeer herrschte schon tagelang Nordost-Sturm. Das Schiff wurde seemännisch gut geführt: Reduzierte Geschwindigkeit und verschiedene Kurse, ca. 30 Grad Steuerbord oder Backbord zu der ausgeprägten hohen See. Trotzdem musste unser Schiff einen sehr schweren Seeschlag überstehen.

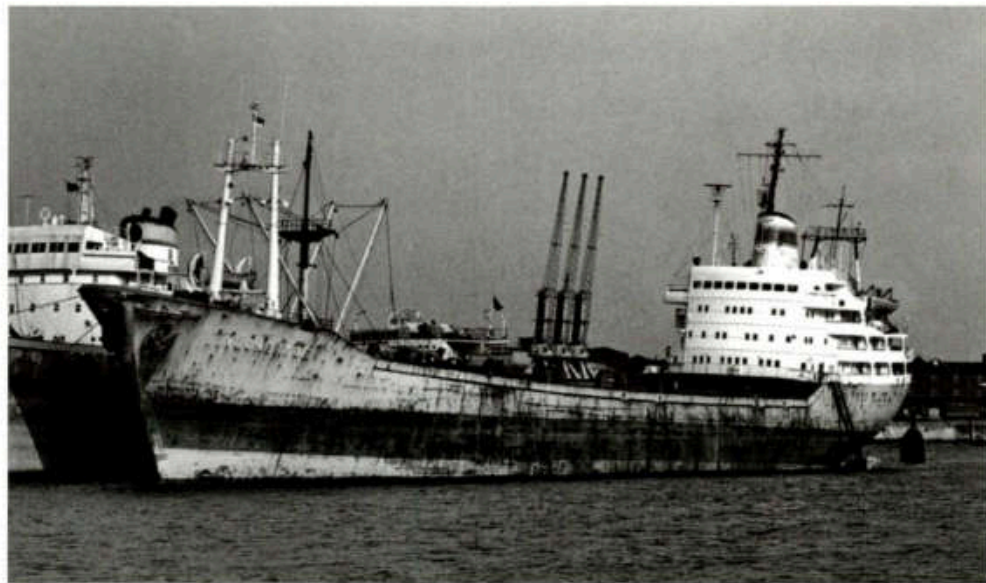
Kurz vor Ende der 08–12 Seewache kam eine hohe Welle direkt von vorn. Grünes Wasser von der Back bis zu den Aufbauten. Das Vorschiff hob sich extrem und stürzte auf die nächste anrollende Welle. Trotz unserer geringen Vorausfahrt prallten große Kräfte aufeinander. Die Schwingungen des langen Schiffsrumpfes waren von der Brücke deutlich zu erkennen.

Dieser Aufprall verursachte größere Schäden im Schiff, die aber nicht bedrohlich waren. Die Topplampen im vorderen Mast wurden aus der Halterung gerissen, Radar und weitere sensible Geräte fielen aus und die Stewardessen „bedankten“ sich für das schnelle Abdecken der Tische in den Messen.

Wir nahmen jetzt zunächst die See von achtern, um sofort alle Tanks zu peilen und die Laderäume zu überprüfen. Es gab keine Schäden am Schiffskörper, der noch relativ neu



Bundesarchiv, Bild 183-M1213-0035
Foto: Siedemann, Jürgen | 12. Dezember 1973



MS VOCKERODE (03/1978)

(etwa vier Jahre alt) und in einem guten Zustand war. Viele Jahre später hätte dieses Ereignis zum schnellen Untergang des Schiffes geführt.

Diese Aussage kann ich durch die folgende Schilderung verdeutlichen:

Nach einigen Jahren in der Stückgutfahrt fuhr ich 1986 wieder auf der ebenfalls wie ich älter gewordenen VOCKERODE. In Algerien hatten wir Erz für Hamburg übernommen. Den Werftvorschriften für schwere Ladung entsprechend wurden nur die kleineren Laderäume I, III, V und VII beladen. Die größeren ca. 13,5 Meter langen Räume II, IV und VI blieben leer. So erreicht man ein besseres Seeverhalten und längere Rollzeiten. Bis zur Straße von Gibraltar lag das Schiff bei gutem Wetter ruhig. Vor der Küste Portugals rollte es in einer hohen aber langen Dünung.

In der Luke VI wurde Volleyball gespielt. Bald kam der Storekeeper auf die Brücke und bat den Kapitän und den Chief schnell in den Laderaum zu kommen. Hier war zu sehen, dass sich auf der Backbordseite die Platten der Bordwand von den Spanten wegbewegten und im Rhythmus der Dünung wieder anklappten. Teile der Bordwand in diesem sichtbaren Bereich waren von den Spanten und auch von den Rahmenspanten abgerostet.

Um es kurz zu machen, Vigo wurde als Nothafen angelaufen. Nach dem Löschen erkannte man Ähnliches in weiteren Laderäumen und Tanks.

Ohne diese zufällige Entdeckung wäre unser Schiff wohl in einem der nächsten Stürme oder schon in den folgenden Tagen in der Dünung zerbrochen und schnell gesunken.

Auf den anderen Typ IX-Schiffen wurden danach ähnliche Schäden festgestellt. Einige wurden bald darauf außer Dienst gestellt, auch die VOCKERODE.

Mann über Bord!

Am 4. November 1979 befand sich der Motortanker HEINERSDORF, 84.000 BRT, bei Windstärken von 8 bis 9 und einer starken nordöstlichen Dünung auf Fahrt im Mittelmeer. Am frühen Morgen war der totale Verschlusszustand hergestellt worden, weil Brecher über die Back und das Tankdeck gingen. Das Betreten des Hauptdecks war untersagt worden. Gegen halb zehn Uhr wurde durch überkommende See ein Rettungsfloß Achterkante Back aus der Halterung gerissen und verklemmte sich unter den Rohrleitungen des Hauptdecks. Um das Floß zu sichern, wurde beigedreht, sodass die See von achtern auflief. Das Schiff lag ruhig und nahm kein Wasser mehr über Deck. Der I. Nautische Offizier, der Bootsmann und zwei Matrosen wurden zum Sichern des Materials an Deck beordert. Die Männer stellten fest, dass sich das Floß nicht bergen ließ. Deshalb wurde es an Ort und Stelle gelascht.

Kurz nach 10 Uhr lief völlig unerwartet schräg von achtern eine hohe See auf, die vom Wellenbrecher und vom Schlauchraum gebrochen wurde. Der I. NO und einer der Matrosen brachten sich auf den Rohrleitungen in Sicherheit. Die See gelangte erneut an Deck und erfasste den Bootsmann und den zweiten Matrosen, obwohl von der Brücke durch ein Typhonsignal gewarnt worden war.

Beide wurden von der See mitgerissen. Der Bootsmann erlitt eine Kopfverletzung, der Matrose wurde außenbords gespült und tauchte in einem Abstand von 30 bis 40 Meter vom Schiff wieder auf. Umgehend wurde ein Mann-über-Bord-Manöver eingeleitet. Durch Handzeichen und Typhonsignale wurde dem Matrosen angezeigt, dass er im Blickfeld sei.

Zeitgleich drehte das Schiff hart Steuerbord. Ein Rettungsring wurde aus der Brückennock geworfen. Wegen zu starker Abdrift konnte der Verunfallte den Rettungsring jedoch nicht erreichen.

Der Funkoffizier erhielt die Order, eine Dringlichkeitsmeldung mit der Bitte um Hilfe abzusetzen. Die wurde drei Minuten später gesendet. „XXX – CQ – man over board 09.10 gmt in position 37.34 n 09.16 e please stand by“

Eine Viertelstunde nach dem Ereignis war das Boot 1 besetzt und wurde ausgeschwungen. Drei Minuten später erreichte die HEINERSDORF die Position des Verunfallten. Daraufhin wurde nach Einweisung des Bootsführers das Boot mit laufendem Motor zu Wasser gelassen, zwei weitere Rettungsringe wurden geworfen, wovon einer vom Verunfallten erreicht wurde.

Beim Wegfieren wurde, ohne auf das entsprechende Kommando zu warten, der vordere Heißhaken zu früh



MT HEINERSDORF

gelöst und das Boot nahm Wasser. Zudem fiel daraufhin der Bootsmotor aus. Nach Lösen des achteren Heißhakens trieb das Boot achteraus. Zugleich wurde mit allen Mitteln gelenzt. Der Motor konnte wieder in Betrieb genommen und der Schiffbrüchige etwa eine halbe Stunde nach dem Zuwasserlassen des Bootes erreicht werden. Er wurde um 11.05 Uhr aufgenommen.

Eine Dringlichkeitsmeldung wurde gesendet: „xxx – man over board now picked up by our lifeboat but due bad weather lifeboat not yet picked up stop one man badly injured need urgently doctor and helicopter for hospitalization of injured man position about 37.34 n 09.16 e at 09.15 gmt – master“

Kurz darauf fiel der Bootsmotor erneut aus, sodass das Schiff an das Boot heranmanövrieren musste. Mit der Wurfleine wurde eine Verbindung hergestellt. Um 11.17 Uhr war das Boot Steuerbord achtern längsseits. Dessen Besatzung, mit dem Verunfallten acht Personen, wurde wegen des schweren Seeganges durch Leinen und Sicherheitsgurte gesichert aufgenommen. Während dieser Aktion wurde das Rettungsboot stark beschädigt und ständig gingen während der Aufnahme der Bootsbesatzung Brecher über das Tankdeck. Nach einer Viertelstunde befanden sich alle Mann an Bord. Das Schiff nahm wieder volle Fahrt auf, das Boot wurde achteraus geschleppt.

Anderthalb Stunden nach Auslösen der Mann-über-Bord-Rolle war das Manöver beendet worden. Eine halbe Stunde später brach die Schleppverbindung zum Rettungsboot. Es kenterte und sank. Zur Übergabe des verletzten Bootsmannes wurde ein Nothafen angelaufen. Es handelte sich nicht um den einzigen Unfall auf einem DSR-Schiff, bei dem ein Seemann über Bord ging, aber es war einer von denen, die trotz aller Schwierigkeiten ein glückliches Ende fanden.

Wolf A. Kaiser

Sturmfahrt

Nach einer Mittelamerikareise mit MS HANSA LAMBDA drückte uns eine steife Brise schnell durch den Kanal. Am 1. März erreichten wir den Lotsen Wandelaar, der gegen 20 Uhr an Bord krabbelte. Und schwupps, schon gegen 3 Uhr am nächsten Morgen war das Schiff festgebunden, sicher und fest vertäut im Antwerpener Leopolddok, wie dieses Hafenbecken hieß. Nach drei Stunden Schnellschlaf verlangten schon wieder die ersten Besucher nach mir: Zoll und Immigration, Schiffshändler und Reedereiinspektor, anzumusternde Besatzungsmitglieder und die Agentur, das I-Tüpfelchen schließlich die Port-State-Control, die ja immer da war, wenn's galt, einem die Zeit zu stehlen. Hilf mir, lieber Herrgott, lass doch bitte ein kleines Unglück geschehen, was mir etwas mehr Schlaf verschaffen könnte! Lass einen der Behördenmenschen in Uniform ausrutschen und sich ein wenig das Bein verdrehen, dass er zum Arzt muss. Ach, wie schön wäre es, etwas mehr zu schlafen.

Bis zum nächsten Morgen schneite es immer wieder leicht und so war das Deck anderentags weiß vom Schnee. Salz hatten wir nicht und so mussten unsere Jungs ran und schoben den Matsch zusammen. Wir luden wieder Nobelkarossen der Marken BMW und MB und einige Container. Achtundsechzig Paletten Knoblauch wollten auch noch nach Rio Haina und wurden in einen Laderaum gestaut. Ohne Fisimatenten ging es schnell wieder nach See. Da hatte ich dann wenigstens Ruhe und konnte mal ausschlafen! Dort, wenn der Alltag nach uns langte und alles wieder in gewohnte Bahnen lief.

Draußen wie ein Wunder – keinen Nebel und auch kaum Verkehr. Ich war bis kurz vor sechs auf der Brücke, als wir Dover passierten und der Chief Mate, sicherlich auch nicht unglücklich

darüber, endlich alleine weiterfahren konnte. Aber schon am Nachmittag stemmten wir uns wieder gegen eine hohe westliche Dünung, die uns anfänglich auch kaum zu schaffen machte. Alles war immer noch sehr friedlich. Wir berieten angesichts der Wetterkarte, wie wir weiterfahren wollten. Wenn sich das kleine Tief auf unserem Wege voraus nur etwas beeilen würde, wäre alles sehr passend gewesen. Eigentlich besaß ich keine andere Chance, als nach der Passage Ushant's weiter südlich nach Cape Finisterre zu segeln. Diese Passage durch die Biskaya dauerte nur einen Tag und wir würden uns lediglich einem schwächeren Wind und damit auch flacherem Schwell aussetzen. Andererseits könnte man auch, wie ich es ursprünglich vorhatte, durch die nördlichen Azoren segeln. Diese Strecke wäre überdies auch noch etwas kürzer. Ich entschied mich für die Azorenroute. Und genau das war, wie schon oft genug zuvor, wieder mal ein Fehler. Was hieß schon Fehler? Wer wusste nur anhand von Wetterkarten zu sagen, wie sich alles tatsächlich entwickeln würde? Ich war kein Wetterexperte und meine Kollegen mit mir schon gleich gar nicht. Hätte ich mal nur die erste Route via Finisterre genommen. Tja, hätte, hätte, Fahrradkette!

Denn wenn ich Finisterre genommen hätte, wären wir nun knappe dreihundert Meilen südlicher, dort wäre es mit Sicherheit auch wärmer gewesen. Und windstill. Aber hier? Wir steuerten schon seit Stunden wetterbedingte Kurse, wie das so schön hieß, wenn der Nautiker nicht mehr weiter wusste und das Schiff so steuerte, dass wenigstens noch die Seekarte auf dem Tisch liegenblieb. Unser kleines Tief voraus hatte sich zu einem tiefen, sehr tiefen Druckgebilde entwickelt, genau auf unserem Kurs. Falls man gedacht hatte, dass es doch auch irgendwohin zöge, dann war das die völlig falsche Denke, das gluckte auf der Stelle und vertiefte sich ohne Gnade. Die eine Vorhersage sagte dazu, dass es mit zehn Knoten nach Osten zöge, eine andere sprach von einer südöstlichen Zugrichtung. Wir waren schon längst nicht mehr auf westsüdwestlichen, sondern auf südwestlichen Kursen. Noch später blieb uns überhaupt keine andere Wahl als direkt nach Süden zu laufen.

Der Schwell wurde mächtig gewaltig. Das Hauptdeck war wieder für alle gesperrt worden. Loses wurde festgezurt und trotzdem flog immer noch einiges durch die Gegend. Das sah nicht mehr gemütlich aus. Sessel waren an Tischen festgebunden und mit den losen Gegenständen befüllt, die man besser nicht unkontrolliert durch die Gegend knallen lassen sollte. Das normale Sitzen am Tisch wurde mühselig und ein ums andere Mal wurde man durch das Überholen mitsamt dem Stuhl von der Back weggezerrt. Nee, wat war dat nich'n Scheiß! Nichts machte noch Spaß. Einzig die querschiffs eingebaute Backskiste spendete weiterhin etwas Bequemlichkeit, nahm man das Heben und Senken des Kopfes als kleineres Übel in Kauf. Schlimm wurde es in der Nacht. Mehrmals war ich im Pyjama auf die Brücke geflitzt und versuchte auf anderen Kursen dem Schiff etwas von der wilden Dynamik zu nehmen. Es war sinnlos. Schließlich waren wir auf Südkurs gegangen und näherten uns damit unserem eigentlichen Ziel mit keinem weiteren Zentimeter. Zu allem Unglück zog das Tief auch nicht mehr östlich, sondern wirklich und wahrhaftig nach Südost wieder auf uns zu. Es verfolgte uns! Ich konnte schlechterdings nicht weiter zurückdrehen. So groß war die Not momentan wieder nicht, dass es solche Maßnahmen rechtfertigen würde. Das bedeutete aber auch, dass wir uns ungemütlich langsam voneinander trennten, das Tief und wir. Als das Tief sich aber endlich in Fahrt setzte, bildete sich dort, wo vorher die Kaltfront war, ein Trog. Und ein Trog ist eine meteorologische Geschichte, die man wie die Pest meiden sollte. Kann man aber selbstredend nicht immer, wenn man genau darin steckt. Was nun? Nun war guter Rat nicht nur teuer, sondern darüber hinaus gar nicht verfügbar. Das Schiff quälte sich durch die ungeheuerlichen Wassermassen, die der Wind vorantrieb und in Wallung gebracht hatte. Wir schätzten die Dünungshöhe bereits auf zehn bis fünfzehn Meter. Nur eine Alternative blieb uns: Alles auf die Schulter zu nehmen, das hieß das Schiff so zu legen,

dass die anrennenden Berge von ein bis zwei Strich an Steuerbord einfielen. So schraubten wir uns durch die Gebirge wilden Wassers. Gedanklich platzierte ich unser Haus in so ein Wellental und glaubte, es gemütlich dort unterbringen zu können. Mit Schornstein nebst Antenne. Und niemand würde es von ‚draußen‘ sehen können.

Meine mitreisende bessere Hälfte hielt sich ausgesprochen tapfer. Ich war schon stolz und beruhigt, dass sie nicht das große Kotzen anfang und sich gehen ließ. Sie nahm's mit der ihr eigenen Art von Galgenhumor und das war ganz gut so. Nur gelegentlich, wenn das Vorschiff auf einen zu eilig folgenden Wellenberg traf und das gesamte Schiff, was an diesem Bug hing, ob der fürchterlich hohen Wassermassen hart gestoppt wurde und sich fühlbar sträubend schüttelte, dass es klapperte, knirschte und ächzte, dann schaute sie schon mal ängstlich zu mir herüber. Und ich guckte ebenso ängstlich zurück, wenigstens gedanklich. Wenn jetzt die Maschine oder das Ruder versagen würden, wenn sich just beim Überholen einer Hände oder Beine abquetscht oder der Koch sich den Bauch aufschlitzte: Was dann? Wir waren doch so hilflos der Natur ausgeliefert.

Ich stand auf der Brücke und sah die Gebirge ankommen und hoffte nur, dass das man bloß gut geht. Gott sei Dank war dieses Schiff sehr solide in Bremen zusammengespleißt worden. Qualitätsarbeit, die noch lieber ein paar Zentimeter dazugab als mittels Computerberechnungen nur das unbedingte theoretisch Notwendige. Ich hatte großes Vertrauen in die Bremer-Vulkan-Schiffe. Zu der Zeit hat man noch nicht so überanstrengend preisdrückend und sparsam dimensioniert gebaut. Nichts schien hier nur auf's elementare monitäre Minimum reduziert worden zu sein. Solider Stahl und eine bewährte und starke Konstruktion Hand in Hand. Naja, bis hierher zumindest. Jeder Stahl würde mal müde werden mit der Zeit.

Irgendwann in diesen Tagen, wir klammerten uns an unserem Tisch und sahen fern, holt das Teufelsding doch so geschwinde und hart über, dass ich vom Sofa flog und ein großer Blumenpott gleich mir hinterher. Wohl dreißig Liter krümeliger Blumenerde schwärzten den Teppich, von dem ich versuchte, mich zu erheben. Dass ich die letzten Tage meine Pflanzen nicht gegossen hatte, zahlte sich nun etwas aus, die Erde war trocken! Ich kroch mehr als ich eilte, um mit fliegenden Schritten zur Brücke hochzukommen. Was war hier denn alles zu Bruch gegangen? Ein weiteres Mal versuchte ich eher ohnmächtig und hilflos den Kurs zu wechseln. Fast schien es für wenige Augenblicke, dass es nun ruhiger würde, und ich verließ wieder die Brücke – und war gerade wieder in der Kammer, als es wieder mörderisch krachte! Die Erklärung dafür lag nahe. Unsere Begegnungsgeschwindigkeit zur See war nahezu konstant, oder sollte es jedenfalls bei einem richtigen Schiff mit starker Maschine sein. Kam nun ein solcher Wellenkoloss und stemmte sich gegen unseren Bug, dass es krachte, bremsen die aufgetürmten Wassermassen das Boot ab. Die Maschine war in den nächsten Minuten nur damit beschäftigt, die vorgegebene Geschwindigkeit wieder zu erreichen. Solange zog sie die Füllung in vorgegebenen Grenzen wieder hoch. Noch war das Schiff verlangsamt, alles wirkte ruhig. Hatte sich aber unsere Geschwindigkeit wieder dem Soll genähert, klappte es auch wieder mit dem nächsten Dünungsberg, der dann ein neues Mal mit der ursprünglichen Begegnungsgeschwindigkeit getroffen werden würde. Und alles begann von vorn. Nun könnte man ja meinen, dass man das umgehen könnte, indem man gleich mit geringerer Fahrt lief. Ja, das könnte man, dann lief das Schiff zwar ruhiger, weil langsamer, steuere aber deutlich schlechter und wir würden noch länger diesen erschweren Bedingungen ausgesetzt sein. Es galt also ein Zwischending zu finden, was beiden Anforderungen gerecht werden würde – kurze Verweildauer im Sturmgebiet und geringe Belastung des Schiffes. Kompromiss zwischen einem nicht beeinflussbaren System und einem, das wir kontrollierten. Das zu finden war wirklich sehr schwer. Da musste man ein

gutes Bauchgefühl, klaren Kopf und viel Erfahrung haben. Und Gottvertrauen. Am schwersten, fand ich, war das nachts, wenn man gar nicht sah, woher und wie hoch es war, was da kam. Das konnten furchtbare Stunden sein, die einem den Schlaf raubten, in denen einem die fürchterlichsten Gedanken um Ruhe, Gelassenheit und Schlaf brachten. Zu allem heulte auch noch der Wind um die Aufbauten und es war wirklich für viele Stunden der ungemütlichste Platz der Welt hier auf unserer Nusschale.

Am Nachmittag des 10. März sah ich zum ersten Mal in meinem Leben, was man eine Monsterwelle oder auch Kaventsmann nennt. Namen für ein Phänomen, die beide gleichberechtigt durch die Literatur geistern. Ja, die gab es. Und sie waren mächtig und gewaltig und schienen einfach nur überirdisch und jenseits menschlicher Vorstellungskraft zu sein. Man glaubte es nicht, wenn man's nicht selbst gesehen hatte. Als ich dieses Biest, das sich aus etwa fünf Strich von Steuerbord an uns heranschlich, als solches dann auch tatsächlich wahrnahm, da krampfte ich mich noch stärker als sonst an die erstbeste, haltgebende Möglichkeit und starrte mit verdammt viel Schiss in der Bux auf die dunkel-drohende Wasserwand, die sich uns unaufhaltsam und wie unser letztes Gericht auf dieser Welt näherte. Es verschlug mir den Atem. Wie hypnotisiert starrte ich dem über uns hereinbrechenden Unglück entgegen. In Zeitlupe wäre wohl das richtige Wort gewesen.

Eine Hoffnung? Nur noch ein kleines Fünkchen Zuversicht kreiste in meinem Kopf, da war kein anderer Gedanken mehr in mir. Vielleicht schoss mir noch klischeehaft durch den Kopf, was ich alles tun würde, wenn wir das jetzt nur hier heil überstünden. Ich wusste es später nicht mehr zu benennen. Aus der Erinnerung heraus hatte ich das Ding so in etwa auf Augenhöhe gehabt, na, lasst es vielleicht etwas weniger gewesen sein, blieb immer noch die um die zwanzig Meter hohe Wasserwand, dunkel und nur angsteinflößend. Nur wenige Schaumkämme brachen sich von der Windsee auf diesem kompakten Dünungsberg. Und sicherlich habe ich automatisch irgendwas in der Art wie „Verdammt, verdammt!“ oder „Ach, du liebe Scheiße!“ gemurmelt. Wenn nicht gesprochen, dann aber auf jeden Fall gedacht. Machen konnten wir nichts mehr. Es blieb nur noch hoffen. Um noch zu agieren – der Zeitpunkt dazu lag bereits hinter uns, hier war nichts mehr zu machen. Keine Ruderkommandos halfen jetzt noch Maschinenmanöver.

Dann rollte dieser Kawentsmann unter uns hindurch, drückte das Schiff erst langsam, dann heftiger, fast möchte ich das Wort ‚nachdrücklich‘ benutzen, auf die Backbordseite, und zog es in dem ihm folgenden tiefen Tal nur wenige Sekunden später weit zurück nach Steuerbord über. Langsam, fast bedächtig, mit einer endgültigen Bestimmtheit – aber stetig – legte sich unser Schiff auf die Seite. Eine kleine gespenstische Stille breitete sich aus, als wenn der Wind gar eingeschlafen wäre und es nur noch zwei gäbe auf dieser Welt, die Welle und uns. Hier im Wellental war kein Wind mehr, der pfliff über uns, über die Wellenberge hinweg. Es polterten, klapperten und trullerten viele Gegenstände durch die Brücke. Swww-itch-ch-ch-ch! Da segelten die Seekarten, vordem von kleinen Gewichten auf dem Kartentisch beschwert, durch die Brücke. Egal! Alles so egal! Wer brauchte in diesen Minuten noch Seekarten? Wen kümmerten die Scherben der Kaffeemugs, die sich nun in einer Ecke sammelten? Was brauchte es noch Seehandbücher, die über das Deck schlidderten und sich hart an einer Wand stauchten und liegenblieben? Da! Rumpelnd löste sich der Lotsenstuhl aus seinem Haken und krachte scheppernd gegen die Seitenwand der Brücke, die nun fast zum Fußboden wurde. Wichtig war jetzt nur noch: Wie hielt ich selbst das aus? Wann würde ich loslassen müssen, weil mir die Kraft fehlte, mich solange festzukrallen und meinen Halt zu bewahren? Wie hielt das Schiff das nur aus?

Der nächste Berg rauschte heran, scheinbar mächtiger als der erste, aber bevor dieser seine Massen auf das bis zu vierunddreißig Grad überkrängende Schiff ausschütten konnte, hob

sich die LAMBDA wieder majestätisch und souverän aus dem schäumenden Nass. Ich atmete hörbar und sprachlos aus. Das hätte auch ganz anders ausgehen können! So ein Ding von vorn, vielleicht noch bei Nacht und du hättest nur noch grünes Wasser an Deck. Und mit Sicherheit Schäden ohne Ende. Mein Gott, mein Gott! Mit diesen Bildern im Kopf würde die nächste Nacht wieder sehr unruhig werden. Wenn in aller Schwärze so ein Teufelsbiest käme, würden wir das gar nicht mitkriegen und endgültig da reinkrachen und untergehen. Keine Zeit mehr für ein letztes Vaterunser. Unterschnitten und weg. Der MÜNCHEN war mit großer Wahrscheinlichkeit 1978 so ein Unglück widerfahren. Ein paar kärgliche Habseligkeiten und ein zerstörtes Rettungsboot wurden später gefunden, die von einer der vielen unerzählten Tragödien auf See zeugten.

Ich räumte die Koje und legte mich auf die Backskiste, angezogen. Nicht, dass ich den Rettungskragen griffbereit hatte, aber wenn's schnell gehen muss, dann sollten man keine Zeit mit Nichtigkeiten vertrödeln müssen. Ich wäre zumindest sehr schnell auf der Brücke und hätte eine kleine Chance, noch etwas zu versuchen, etwas tun zu können. Das waren meine Hintergedanken, bevor ich mich richtig physisch erschöpft hinlegte. Am nächsten Morgen wachte ich wie erschossen auf, eine unruhige Nacht lag hinter uns, und ich war davon überzeugt, nicht eine Minute geschlafen zu haben. Das Wetter aber besserte sich nicht so schnell.

Dieses verdammte Tief drehte nun von Süd auf Ost und das bedeutete, dass auch wir in der Lage waren, sicher das Schiff zu drehen, wenigstens so eben sukzessive, dabei immer darauf achtend, dass wir den Schwell schön auf die Schulter nehmen konnten. Die Geschwindigkeit des Tiefs verringerte sich und wir machten bereits wieder acht bis zehn Knoten. Hört, hört! Damit verlängerte sich allerdings unsere Verbleibezeit in diesem Sturmgebiet. Dem Barografenausdruck zufolge fuhren wir die nächsten beiden Tage auf einer Isobare, das wiederum bedeutete, es würde sich gar nichts ändern.

Schon am nächsten Tag merkte man nicht nur am Barografen, dass das Wetter sich nun vorgenommen hatte, unsere Prüfung mit dem Prädikat „Bestanden“ zu beenden. Noch sah's an Bord zwar überall wüst aus, allerorten umgefallene Töpfe und Flaschen, zusammengeschobene Sessel und gefesselte Stühle, Bücher kreuz und quer in den Fächern, aber nun endlich konnten wir an unsere armen Körper denken und ihnen etwas Erholungsschlaf gönnen.

Wir erreichten bei wunderschönem und herrlichem Wetter – Sturm, was war'n das? – die Karibik. Haina, Dominikanische Republik, war unser erster Anlaufhafen. Mit zwölf durch die Sturmfahrt eingefahrenen Stunden Verspätung nahmen wir die Ansteuerung voraus. Man signalisierte uns, von der Mole eine Meile entfernt auf das ausgehende Schiff zu warten. Dann schob sich ein Containerschiff aus der Einfahrt. Grauer Rumpf? Zwei Kräne? Hohe achterliche Aufbauten? Das konnte doch nur ein Compagnieschiff sein! Nun war der Schornstein auch zu erkennen! Typischer Chinesenbau unserer Flotte. Aus den Reedereilisten erfuhr ich augenblicklich, wer hier noch sein Unwesen trieb. Das war die CSAV ILHA BELUGA, Besatzung komplett mit Filipinos, die nach Cartagena auslief. Verchartert an eine chilenische Containergruppe. Sie schob sich langsam zwischen die Molenköpfe und gab den Lotsen ab, der gleich zu uns herüberkam. Ich grüßte mit dem Typhon, wie es gute, alte Tradition ist. Aber hier war ich das einlaufende Schiff und kam von See! Der Kollege da drüben ging nach See – und sollte mich eigentlich zuerst grüßen! Mit drei langen Tönen, die der andere mit ebenfalls drei langen antwortet, dann schickte das erste Schiff noch einen kurzen hinterher, den der andere ebenfalls wiederholte. So war's Brauch, wenn man das denn auch wusste. Viele legen heutzutage gar keinen Wert mehr darauf oder kennen so etwas gar nicht mehr.

Bei unseren nordkoreanischen Freunden

Während der Fernost-Reisen berührten wir auf unserer Route immer viele interessante asiatische Häfen, darunter Singapur, Hongkong, Yokohama, Kobe, Shanghai, – es ging aber auch quer durch das Östliche oder auch Japanische Meer in den Hafen Chungjin, die nördlichste Hafenstadt im bitterarmen Nordkorea.

Die Koreanische Volksdemokratische Republik gehörte damals, bis zur politischen Wende in der DDR, zu den befreundeten Bündnispartnern unseres einstigen Staates. Wir alle waren gespannt auf das „Land der Morgenfrische“, wie Korea am anderen Ende der Welt in Reisebeschreibungen bezeichnet wird. Das reale Erlebnis war für uns jedoch ernüchternd, denn wir kamen gerade aus den buntesten, pulsierenden Hafenstädten, wo ein enormer Überfluss an Waren aller Art, auch an Lebensmitteln, an jeder Ecke zum Kauf animierte.

In Nordkorea erlebten wir alles genau anders herum. Die Hafenanlagen erinnerten hier in ihrem unfreundlichen Betongrau an Kasernen und auch die Hafenarbeiter wirkten rein äußerlich sichtbar arm, und es gab, wie wir jedoch vorher schon gehört hatten, etliche Engpässe bei der Grundversorgung der Bevölkerung, ob bei Textilien oder Lebensmitteln. Und das immer noch nach jahrzehntelangem Aufbau nach dem Koreakrieg.

Alles wirkte hier auf den ersten Eindruck wie ein Provisorium. Trotz der offensichtlichen Armut warb man sehr großzügig auf roten Spruchbändern aus Seide, die an allen Hafengebäuden befestigt waren, mit riesigen Lettern für irgendwas. Es stellte sich heraus, dass es sich um Durchhalteparolen, wie zum Beispiel: „Alle Kräfte für den Dreijahrplan“, handelte.

Wir machten unser Schiff im Hafen von Chungjin fest, um Hilfs- und Solidaritätsgüter aus unserem Land für Nordkorea – Baumaschinen, Industrieanlagenteile, Ausrüstungen für Gesundheitseinrichtungen und Baumaterialien – mit eigenem Leichtgutgeschirr zu löschen, um dann Honig und Zinnbarren direkt für Rostock zu laden. Skeptisch fragten wir uns aber auch gleich zu Beginn der Löscharbeiten, ob die Hafenarbeiter, die aufgrund ihrer körperlichen Statur wie Kinder auf uns wirkten, mit der Bordtechnik auch umgehen könnten? Sie konnten.

Wir staunten nicht schlecht, als unser Schiff sofort nach dem Festmachen an der Kaianlage durch Marinesoldaten „gesichert“ wurde, besser ausgedrückt, die koreanische Obrigkeit stellte auf diese Weise sicher, dass keiner von uns abhaute oder das Schiff ohne Genehmigung verließ. Selbst wir waren ihnen wohl zu „westlich“.

Die nächste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten, als bei der Einklarierung durch die Behörden ein striktes Fotoverbot ausgesprochen wurde. Wir mussten unsere Fotoapparate in einem Spind deponieren, der dann von den nordkoreanischen „Freunden“ versiegelt wurde. Das bedeutete eine herbe Enttäuschung, denn Fotos stellten unsere preiswertesten und persönlichsten Souvenirs dar. Fotoapparate waren deshalb auf Reisen immer dabei.

Für mich war es die erste Begegnung mit dem Nordkorea des Kim Il-sung, auch unter dem Namen Kim Ir-sen bekannt. Unter dem Motto „Einer für alle – alle für Einen“ schuf der „große Führer“ – so wurde er in Nordkorea bezeichnet – ein Gegenstück zu einem Gottesstaat, obwohl der nördliche Teil Koreas sich in seiner Verfassung als sozialistischer Staat definiert. Während der langen Liegezeit sollten wir jedoch noch etliche Male das „Glück“ haben, mit Ideen und Gedanken aus seinen „heiligen“ Schriften in Berührung zu kommen. Einen Vorgesmack bekamen wir gleich am ersten Liegetag. „Ermunterungsmusiker“ zogen mit einem klapprigen Fahrzeug auf und begannen zu unserer Aufheiterung und natürlich zur Freude der Hafenarbeiter Lieder über die Revolution, den Kampf Koreas gegen die Japaner



Decksgang MS ALTENBURG in Chungjin (1968)

und gegen die US-Imperialisten, besonders aber von den beispielhaften Heldentaten Kim Il-sungs, zu spielen. Von offener Freude konnten wir allerdings bei den Koreanern selbst nichts bemerken, denn sie zeigten weder zur Musik noch zu den großen roten Spruchbändern und Fahnen eine Regung. Sicherlich kannten sie die Lieder schon. Wir selbst jauchzten auch nicht vor Freude über so viel konzentrierte Kultur und wirklich ermuntert hat sie uns auch nicht, obwohl man sich sehr bemühte und oft extra unserer wegen Überstunden zu leisten schien, denn die Darbietung ging in der Regel immer bis 22 Uhr – täglich! Ausnahmen bildeten lediglich Tage, an denen Arbeiter vielleicht an anderer Stelle aufzumuntern waren. Damit alle etwas von der vertonten „Kunst“ des „geistigen Übervaters“ Kim Il-sung hören konnten, montierten die „Ermunterer“ Megaphone auf dem Dach ihres Fahrzeuges, um den „Kunstgenuss“, akustisch so verstärkt, in alle Welt zu posaunen. Sie überzeugten uns jedenfalls auf ihre spezielle Art, niemals freiwillig eine koreanische Schallplatte zu kaufen – auch nicht als Souvenir im Seemannsshop des Hafens – das war sicher. Dabei schlafen? Die lauten Klänge wurden während der langen Liegezeit allmählich zur Gewohnheit. Leicht übertrieben und mit Schmunzeln lässt sich behaupten, uns fehlte anschließend sogar etwas. Wir erfuhren, dass Kim Il-sung seine geistigen Ergüsse in mehr als 10.000 Büchern niedergeschrieben hat, die zu allem Überfluss sogar auch noch vertont wurden. Arme Nordkoreaner!

Ein strammer Wachsoldat postierte sich gleich nach Aufsetzen unserer Gangway auf koreanischem Hoheitsgebiet vor dieser, natürlich mit scharf geladener Waffe, da war ich mir sicher. Diversanten und Spione hatte er abzuwehren und das erstaunlicherweise an einem Schiff aus einem befreundeten Staat, das gerade Hilfs- und Solidaritätsgüter brachte. Glück für uns, dass keiner aus unserer Crew seinem eingehämmerten Feindbild ähnlich zu sein schien.

Ungefähr drei Wochen dauerte die Liegezeit im Hafen von Chungjin. Unser Schiff durften wir nur bedingt verlassen, zum Beispiel für einen Gang zum Seemannsclub innerhalb des Hafengeländes und auch dann nur mit Ausgehkarte, außerdem für Arbeiten am Schiff in Sichtweite des Postens und bei offiziellen Anlässen.

Durch einen solchen Anlass wurde unsere Liegezeit nachhaltig versüßt. Es handelte sich um ein rundes Jubiläum des koreanisch-deutschen Handelsvertrages, das gefeiert werden sollte.

Zwei europäische Frachtschiffe lagen zu dieser Zeit im Hafen von Chungjin, der polnische Frachter HANOI und wir, ein Schiff vom Typ X der DSR. Dieser Anlass bescherte unserer Besatzung samt mitreisenden Ehefrauen eine Einladung zur Teilnahme am Empfang und den damit verbundenen Feierlichkeiten. Ohne Publikum wäre es keine richtige Feier gewesen. Nach zehntägiger Liegezeit und ohne bisherige besondere Erlebnisse verhielt sich das für alle eine willkommene Abwechslung. Also schick machen. Für die Frauen kein Problem. Kleidungsstücke hatten sie ja alle genügend im Koffer an Bord gebracht. Die Offiziere trugen Uniform, nur die Mannschaft bekam zu tun, die Klamotten auf Vordermann zu bringen. Wer wollte schon mit Relativwäsche (schon im Wäschekorb – aber in der Not noch als relativ sauber befunden) zum Empfang erscheinen? Es wurde also kurz vorher an Bord gewaschen, getrocknet und gebügelt.

Unweit unseres Liegeplatzes befand sich der Eingang eines pompösen Kulturhauses im Hafengelände. Dort würde uns koreanisches Essen erwarten, dazu ein paar gute Schlucke. Keiner von uns, der den Eingang nicht fand. Die Begrüßung erfolgte, wie zu erwarten war, mit einem kräftigen koreanischen Schluck. Obstbrand war es nicht, eher etwas wie ein koreanischer Wodka. Er schmeckte ungewohnt und ehrlich bemerkt ein wenig nach Rheumamittel, war von gelblicher Farbe und hatte auch spürbare Procente. Auf alle Fälle musste das Zeug recht kostspielig sein, denn die Flaschen waren mit weißen Stoffservietten umwickelt, welche die Etiketten samt Inhalt verdeckten.

Alle langten jedenfalls kräftig zu, wollten die Gastgeber nicht brüskieren. Nach jeder Rede stießen wir an, etwas später dann auch zur Vorspeise, zur Suppe, zum Huhn, zum Fisch und zum Fleisch vom Schwein, Rind – oder anderen vierbeinigen Freunden des Menschen? Noch etwas später auch ganz ohne Speisen.

Es ging relativ stilvoll zu und an den Rheumamittelgeschmack hatten wir uns schnell gewöhnt. Was blieb uns auch weiter übrig? Wir wurden immer lustiger, die Frauen unseres Schiffes immer mittendrin. Trotz des hochprozentigen (60 %) geheimnisvollen gelblichen Getränkes und vieler Flaschen Hafenbräu, die wir zur Festlichkeit beisteuerten, schwankte keiner der Anwesenden.

Die geleerten Schnapsflaschen wurden von den koreanischen Kellnerinnen samt den Servietten auf einem Beistelltisch in der Nähe abgestellt. Eine schöne Galerie war so schon nach kurzer Zeit beisammen, als plötzlich eine unserer Frauen laut aufkreischte, als hätte sie gerade eine Maus gesehen. Sie stand mit den anderen Frauen in der Nähe der Flaschensammlung, ließ den Blick über die Galerie schweifen, als sich eine der Servietten löste und ihr Blick sich plötzlich in das erstarrte Augenpaar einer Schlange senkte. Unglaublich, es sah aus wie in einem anatomisch-zoologischen Kuriositätenkabinett mit in Formalin getränkten Präparaten zum Gruseln.

Besoffen? Nein, das war der geheimnisvolle „koreanische Wodka“, ein echter Klarer, dessen Aroma durch das gemusterte Schlangenopfer, das im Alkohol schwamm, bestimmt wurde. Lange danach noch spürte ich den Geschmack auf der Zunge, ich brauchte bloß an diesen Schlangenschnaps zu denken.

Was jetzt losging, ist kaum zu beschreiben. Plötzlich kreischten alle fünf Frauen ihr „Igitt“, so laut als bekämen sie dafür einen Preis, und schüttelten sich dazu fürchterlich. Grundlos, denn Schlangenschnaps hebt die Potenz, soll den Blutdruck senken, Gelenkentzündungen und Harnbeschwerden bekämpfen – gerade das Richtige für Leute, die zur See fahren.

Ab diesem Moment wurden unsere Damen und einige andere „Dünnhäutige“ zu Biertrinkern, die den Schlangenschnaps nicht mehr sehen, riechen und schon gar nicht mehr schmecken wollten. Wir anderen nahmen den Fakt zur Kenntnis, opferten uns, um den Rest der „Freundschaftsgetränke“ zu konsumieren. Wir wollten unsere Gastgeber doch nicht beleidigen.

Das Verlassen des Hafengeländes war nur nach Voranmeldung möglich, wenn, dann nur als Gruppe und in Begleitung von linientreuen Aufpassern. Dazu brauchte man koreanische Passierscheine, die am Tor sehr streng kontrolliert wurden. Bei einer solchen Prozedur fühlten wir uns trotz der weiten Entfernung zur Heimat sogar ein wenig heimisch.

Bei einem genehmigten Ausflug konnten wir den Kontrollablauf am Hafentor, der damals einer Passage einer Ländergrenze ähneln mochte, haargenau beobachten. Für den Ausflug gab es für uns sogar eine zusätzliche Ausnahmegenehmigung, die das Mitführen von Fotoapparaten gestattete, aber mit der strengen Auflage keine Menschen, Häuser, Anlagen, Straßen usw. aufzunehmen.

Es gab sowieso nur ein behördlich genehmigtes Ziel: Die nördlich von Chungjin gelegene Bergwelt mit Flussläufen, Bächen, Seen und sogar Heilquellen. An diesem Ziel war der Kontakt mit Menschen nicht zu erwarten, bedeutsame Anlagen gab es dort auch nicht. Restaurants Fehlanzeige, aber auch kein Problem, denn wir reisten als Selbstversorger mit riesigem Picknickkorb.

Das Volk selbst – Bauern, Fischer und Fabrikarbeiter – hielt sich hier, wenn auch heimlich, an seine alten Naturgötter, besonders an die der Berge. Sie waren ihnen am nächsten und außerdem sagte man sich wohl auch in Korea: „Sicher ist sicher“. Der Berggeist, der die Berge oberhalb Chungjins bewohnte und Bodenschätze wie Kupfer, Eisen, Kohle und Gold hütete, war ein guter Geist, der auch den Armen half und an den sie sich im Gegensatz zu den Funktionären immer wenden konnten. Wir trafen den Berggeist leider nicht an.



Ausflug in die koreanischen Berge

Der Ausflug führte uns per Bus und mit Fotoapparat quer durch den Ort in eine hochgelegene, exotische Berglandschaft, die exakt romantischen Bildern glich, die man im Seemannshop kaufen konnte. Seidenmalerei und Korkschnitzerei waren zu reizvollen Landschaftsbildern verbunden. Jedes Bild ein Kunstwerk für sich, wie direkt aus der Natur entnommen, leider aber auch für uns nicht erschwinglich.

Während der Rückfahrt standen wir mit unserem Bus verkehrsbedingt

vor dem Neubau eines Mehrfamilienhauses. Es war noch nicht verputzt und wir konnten durch die offenen Fugen sehen, die eigentlich die Ziegelsteine zusammenkitten sollen. Hier wurde von vornherein gefuscht, um zu sparen oder es wurde auf Kosten der späteren Bewohner gespart, die sich nicht einmal beschweren konnten.

Bei der Durchfahrt durch ein Wohnviertel Chungjins bemerkten wir auch einige Gebäude mit Läden, aber die schienen völlig ausgeräumt und leer zu sein. Wir waren ernsthaft betroffen. Wo kaufen die Koreaner ihren täglichen Lebensbedarf? Später erfuhren wir, dass die Menschen in den Städten sogar hungerten. Zum Beispiel erhielt eine Näherin umgerechnet auf unsere heutige Währung nur einen Euro als Lohn – pro Monat. Wir hatten also keinerlei Veranlassung unbedingt in den Ort zu wollen und Verwandtschaft oder Bekanntschaft wie in Hamburg besaß hier sowieso keiner. Für unsere aufpassenden Beschützer sicherlich ein Grund zur Freude. In Korea lebten nur Funktionäre und Schwarzhändler gut, denn die konnten sich frisches Fleisch, Geflügel oder Obst und Gemüse leisten. Sogar frisches Hundefleisch kostete mehr als einen Monatslohn. Daraus bestand wahrscheinlich der Grund, dass wir in den Straßen keine Hunde sahen.

Wohin hätte man in Chungjin schon wollen? Boulevards mit Geschäften existierten genauso wenig wie die dafür käufliche Ware. Die Sehenswürdigkeiten wie Baudenkmäler waren zerstört oder immer noch nicht restauriert, Museen, die man Ausländern zeigen konnte, besaß der Ort auch nicht, wie wir später erfuhren.

Ein Postamt? Postkarten gab es hier sowieso nicht, erstaunlicherweise aber Briefmarken, die im Seemannsshop gekauft werden konnten. Allerdings gab es mit den Briefmarken ein Problem: Manche trugen das Bild des „Großen Führers“ und kein Postbeamter traute sich angeblich, ihm seinen Stempel draufzuhauen, das Abbild vielleicht dadurch zu verunzieren. Briefmarkensammler behaupteten, dass aus dieser Zeit keine gestempelten nordkoreanischen Briefmarken mit dem Motiv des „Großen Führers“ existieren. Unsere Post versandten wir über die Reedereivertretung in die Heimat. Die Empfänger mögen sich sicher über ihre Post aus Korea gewundert haben, denn sie war durch eine Briefmarke mit dem Konterfei Walter Ulbrichts frankiert und mit einem Rostocker Poststempel versehen, als sie im heimatischen Briefkasten steckte.

In Korea schien alles anders als sonstwo, aber die Uniformen der koreanischen Marinesoldaten ähnelten jenen der sowjetischen Marinesoldaten haargenau, nur etwas war ein wenig anders, aber was war das? Ich kam nicht drauf. Erst später, als die Soldaten für eine Wachablösung durch das Hafengelände paradierten, fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Die Wachablösung näherte sich immer im Gleichschritt. Die letzten Meter bis zur Ablösung des Postens an unserer Gangway kamen sie im zackigen Paradeschritt. Die Soldaten waren mit Hingabe dabei und schafften es sogar immer wieder gleichzeitig mit den Stiefelsohlen auf den Boden zu kommen. Ein interessantes Schauspiel für uns, das sich täglich mehrere Male wiederholte. Jetzt entdeckte ich endlich den konkreten Unterschied der Uniformordnung zu anderen Armeen: Grellbunte Socken! Sie zeigten sich auffällig in blau, rot, gelb, sogar geringelt unter den Uniformhosen. Marinebluse, blaue Matrosenhose, schwarze Halbschuhe – aber bunte Socken, die beim Heben der Füße zum Paradeschritt erst richtig zur Geltung kamen. Die geborenen Preußen unter uns zollten dem Paradeschritt Anerkennung, schafften es aber nicht, ohne entsprechende Bemerkungen über die bunten Socken auszukommen. Sie waren darüber entsetzt. Auch wir anderen fanden es komisch, zumal die Soldaten wegen ihrer Größe eher wie Kindersoldaten aussahen, aber wir befanden uns ja am anderen Ende der Welt. Andere Länder, andere Sitten.

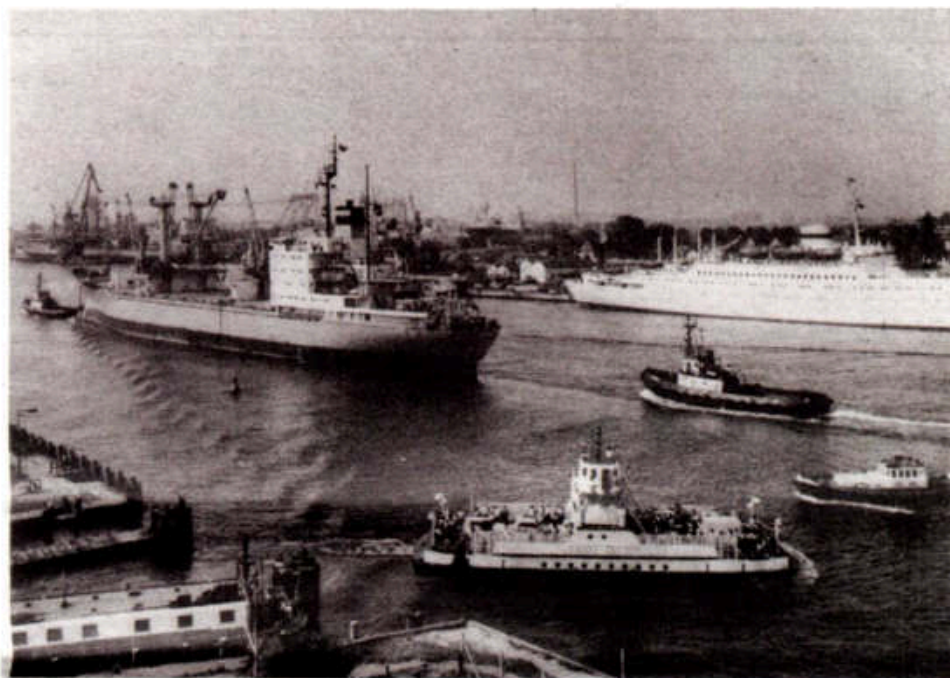
Wolfgang Steusloff

Vom „Luftkurort“ Heungnam beinahe in den Steinbruch

Ein gekürzter Auszug aus dem Tagebuch „Meine letzte Reise. MS NORDHAUSEN 1986/87“, womit meine letzte berufliche Seereise gemeint ist, erinnert an die damaligen und bis heute wohl kaum wesentlich veränderten Verhältnisse in Nordkorea.

Die Fernost-Reise begann am 1. November 1986 in Rostock und führte über Bremerhaven, Antwerpen und Hamburg nach Bangkok, Hongkong und Whampoa. Aus den tropischen Breiten ging es dann in den nordasiatischen Winter – zunächst nach

23.11.86 (Freitag) Im Hafen des „Luftkurorts“
 Heungnam, N. K. 21.00 Uhr. Wind 210/12 St. Luft +7°C. Wetter: bedeckt
 Heungnam, N. K.
 Am 23.11.86 hatte ich mit der Reise begonnen und
 auch den Fährhafen selbst wiederum mit einem Boot
 zum Anlegen. 07.00 Uhr die Fahrt an Land, 10.30 Uhr
 das Boot auf und um 11.00 Uhr das Boot zu 3/1
 dem Luftkurort 3. Etage. 10.30 Uhr das Boot zu 3/1
 Rostock Luftkurort, Land war (N. K.), Luftstempel und
 Teller in Süden.



MS „Nordhausen“ beginnt eine neue Reise – der Seekanal verbindet den Rostocker Überseehafen mit allen Meeren der Welt.

aus „Voll Voraus“, MS NORDHAUSEN läuft am Reiseende durch den Seekanal vorbei an VÖLKERFREUNDSCHAFT zum Überseehafen

Hsinking/China und dann nach Heungnam/Nordkorea, eine Hafenstadt an der Ostküste der Halbinsel, die von humorvollen DSR-Seeleuten den Namen „Luftkurort“ erhalten hat.

23. 1. 87 (Freitag) Im Hafen des „Luftkurortes“

... Um 09.11 war der Lotse an Bord, 09.31 Uhr der Anker auf und um 10.24 Uhr das Schiff je 3/1 am Liegeplatz 3 fest. 10.50 Uhr Ladebeginn, laden für Rostock Zinkplatten, lead wire (Blei), Kupferstempel und Talcum in Säcken.

Der Hafen liegt inmitten eines Industriegeländes, und gewaltige Rauchschwaden grauer, gelber und weißer Färbung entweichen einer Unmenge von Fabrikschornsteinen – glücklicherweise nicht in unsere Richtung. Das kann aber ebenso gut vorkommen. Wir hätten auch nur an einem anderen Liegeplatz festzumachen brauchen, und schon wäre es an Deck vor lauter schwefligen und sonstigen Abgasen kaum auszuhalten gewesen. Nicht umsonst oder aus Gutmütigkeit zahlt die Reederei pro Hafentag 4,- M (Mark der DDR) Zulage („Gestankzulage“). Die Seeleute nennen Heungnam den „Luftkurort“. Ganz im Gegensatz zum Umweltschutz wird besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit auf optische Propaganda gelegt: Spruchstreifen (rot auf weiß oder weiß auf rot), Kim Il Sung-Bilder an Fabrikgebäuden, riesige Plakate (glückliche, lachende und winkende Menschen, dazu Häuser und Maschinen, und in deren Mitte wiederum ein übergroßer Kim Il Sung) in Bonbonpapierfarben noch und nöcher, man kann hinsehen, wo man will. Auf dem Dach des Seemannsclubs dann sogar englisch, in großen, frei stehenden Buchstaben: „LONG LIVE THE GREAT LEADER COMRADE KIM IL SUNG“. Auch ein nordkoreanisches Schiff und sogar der kleine Hafenschlepper mit zweizeiligen roten Aufschriften auf weißem Grund an den Aufbauten, allerdings kann kein Ausländer die Schriftzeichen entziffern. ...



MS NORDHAUSEN in Heungnam beim Laden von Talcum (01/1987)

24. 1. 87 (Sonabend) Stippvisite im Seemannsclub

... Nach dem Abendbrot schauten Bootsmann, Eisbär und ich mal kurz in den in Schiffsnähe befindlichen Seemannsclub. Im Trödlerladen altmodische Kleidungsstücke, Kitsch und einige Kunstgegenstände (Vasen), daneben Spirituosen und Kosmetik bekannter europäischer und US-amerikanischer Firmen, alles sehr teuer. Eine Briefmarke für einen Luftpostbrief kostet beispielsweise 4,- DM. Im Vorraum standen ein Reh, ein Wildschwein, ein Fasan und einige andere Tiere, die ausgestopft waren und die Hein Seemann käuflich erwerben und als Souvenir aus Korea mit nach Hause nehmen kann. Ich glaube, daß diese Tiere schon recht lange dort stehen und auf Käufer warten. Aber vielleicht ist es auch doch nur Dekoration. Dann haben wir in die Buchabteilung geschaut. Die ist allerdings eher ein Traditionskabinett für nordkoreanische Parteigeschichte: regelweise rote dickbändige Werke mit goldenen Aufschriften in Englisch oder

Russisch – das waren die Werke oder Reden von Kim Il Sung. Eine Etage höher das Kino. Ein Film lief gerade nicht, aber auch die Aushänge waren recht aufschlussreich. 12 bis 15 Filme (englische, russische und koreanische Titelangaben) im Angebot, alles landeseigene Produktionen, die allesamt vom letzten koreanischen Krieg handeln. ... Lange haben wir uns nicht im Seemannsclub aufgehalten, aber das war auch nicht nötig. ...

25. 1. 87 (Sonntag) An Land außerhalb des Hafens

(nach der 00-08-Wache) ... Bis 10.00 Uhr einen Brief geschrieben und dann bis 15.15 Uhr geschlafen. Zur Coffeetime gegangen und anschließend mit Gerd und Norbert an Land. Wollten uns mal ansehen, wie die Menschen hier so leben. Das ist erst seit kurzer Zeit möglich, und auch nur für DDR-Seeleute, Polen und Sowjets. Zuvor gab es nur Landgang innerhalb des Hafengeländes Richtung „Seemannsclub“. Unser Landgang war zugleich interessant, aufschlußreich und traurig. Interessant und aufschlußreich, mit eigenen Augen zu sehen, was hier passiert ist seit 1953, wie die Menschen (abgelegen von den politischen „Aushängeschildern“) in den Nebenstraßen leben, und das Ganze – für unsere Verhältnisse – auch recht traurig. Denn die Menschen werden isoliert und wissen nicht, was in der weiten Welt um sie herum so passiert. Vorbei an Schriftreihen und einem riesengroßen Kim Il Sung Plakat (sehr farbig) mit vielen kleinen glücklichen Menschen im Hintergrund, kamen wir auf handgefertigten Zement-Gehwegplatten zum Hafentor (zuvor noch an einem steinernen Monument mit einem goldgerahmten Kim Il Sung-Foto vorbei). Am Hafentor fertigten uns zwei nette Damen in dicken Wintermänteln (russisches Modell) ab. Die Frauen haben hier drei Jahre, die Männer fünf Jahre Wehrpflicht. ... Es war vom Hafentor ein kurzer Weg bis zur einzigen großen Kreuzung. ... Entlang der einzigen Hauptstraße zweistöckige Gebäude und recht leere Geschäfte (primitive Handwerksartikel und tägliche Bedarfswaren, alles nur über Bezugsscheine, bis hin zu Plaste-Schuhen). Auf den ersten Blick aufgefallen und überall und immer wieder gesehen die riesengroßen Mengen Dörr- oder Trockenfisch. Diese Tiere hängen auf jedem Balkon, an fast allen Fenstern, an Gerüsten auf den Höfen der flachen Häuser



MS NORDHAUSEN (08/1987)

hinter der Hauptstraße – einfach überall. Manche Fenster waren bei dieser Kälte nicht verglast, einfach nur verklebt. ... Während unseres Landgangs haben wir zwei Autos gesehen: ein uralter Bus fuhr die Hauptstraße bergab und ein nagelneuer Mercedes (offensichtlich saßen dort höhere Funktionäre drin) bog in die Hauptstraße ein. ...

26.1.87 (Montag) Mit einem Bein im Steinbruch

... Seit drei Tagen sonniges Wetter. Als der Chiefmate in Kutte, Fausthandschuhen und Pudelmütze an Deck herumlieft und direkt vor meinem Fenster den Ladebetrieb in Luke IV kontrollierte, konnte ich dem Gedanken einfach nicht widerstehen, trotz des Foto-Verbots einige Schnappschüsse von unseren Jungens an Deck zu machen. Natürlich waren auch Koreaner nicht zufällig auf einigen Fotos. Mein letztes Foto ging allerdings daneben (hinter geschlossenem Fenster, das ich zuvor gründlich geputzt hatte). Der Tallymann entdeckte mich mit Kamera und Teleobjektiv zufällig und zeigte ganz aufgeregt in meine Richtung. Nun vom Fenster zu verschwinden, wäre vielleicht sogar verdachterregend. Also zeigte ich freundlich lächelnd und schulterzuckend in Richtung Pier, wo gerade eine Hafenarbeiterin entlanglief. Die hatte ich sogar wirklich fotografiert. Der Tallymann verstand meine Geste, winkte nochmals ab und war sich wohl recht unschlüssig, was er nun machen sollte. Mir war nicht gerade lustig zu Mute. Ich nahm schnell die Filme aus beiden Kameras, holte auch die anderen, bereits belichteten Filme und gab sie dem Eisbären, um wenigstens die Filme zu retten. Dann legte ich einen neuen s/w-Film ein und schoß noch einige „Alibi-Fotos“ aus dem Fenster, als der Tallymann gerade nicht da war. Vielleicht zeigte er mich gerade an? Mir kamen so einige Gedanken, u. a., was für mich hier im nordkoreanischen Winter eigentlich das Ungünstigste wäre – Knast, Steinbruch oder Bergwerk? Ich kam zu dem Ergebnis, daß zu dieser Jahreszeit wohl der Steinbruch am unangenehmsten sein dürfte – Wind und Wetter ausgesetzt, und dann vielleicht noch in zu kleiner Sträflingskleidung, weil meine Konfektionsgröße hier gewöhnlich nicht benötigt wird. ...

Mit solchen und ähnlichen Überlegungen legte ich mich (nach der 00-08-Wache) gegen 11.00 Uhr schlafen und holte meine Nachtruhe nach. Im Verhaftungsfall würde man sich schon bei mir bemerkbar machen – natürlich ohne Rücksicht auf das außen an meinem Kammerschott hängende Schild „Wachgänger ruht! Don't disturb, please!“ Als ich zum Abendbrot noch immer auf freiem Fuß war, begann ich wieder Hoffnung zu schöpfen.

Soweit aus meinem Tagebuch. Am 2. Februar 1987 verließ die NORDHAUSEN – mit mir an Bord – den Hafen von Heungnam. Der Rückweg führte über Bangkok, Singapore, Port Kelang, Penang, Rotterdam und Antwerpen nach Rostock, wo diese Fernostreise nach fünf Monaten am 29. März 1987 endete.

Besuch einer Mädchenschule in Chungjin

Motorschiff ROSTOCK lag im Mai 1973 bereits eine Woche im Hafen von Chungjin. Viel Abwechslung gab es nicht, weil wir außer zu organisierten Fahrten das Hafengelände nicht verlassen durften.

Eines Tages wurden wir durch die Agentur informiert, dass die Möglichkeit bestehe, einer Schule in Chungjin einen Besuch abzustatten. Obwohl einige Besatzungsmitglieder in erster Linie nur deshalb mitfuhren, um auf diesem Wege die Stadt etwas kennenzulernen, stimmten zum Schluss alle überein, dass dieser Besuch für uns eine große Überraschung gewesen ist und dass uns die Schulkinder von Chungjin eine große Freude bereitet haben.

Mit dem Bus fuhren wir bis in die Nähe der Schule und legten das letzte Stück des Weges zu Fuß zurück. Auf dem Schulhof standen die Mädchen bereits Spalier, um uns mit ihren Liedern zu empfangen. Der stellvertretende Direktor begrüßte uns an der Schulpforte und führte uns in das Gebäude. Im Versammlungsraum der Schule begann ein Rundgang durch die verschiedenen Unterrichtsräume und Fachkabinette.

Über die Ausrüstung mit Lehrmitteln und Anschauungstafeln waren wir sehr überrascht, eine so gute Ausstattung hatten wir nicht erwartet. Im Musikraum empfingen uns bereits ein kleines Orchester und die Tanzgruppe der Schule, die uns ein sehr schönes Programm boten, das aus Instrumentalmusik, Gesang, Tanz und Rezitationen bestand. Mit „Heideröslin“ von Schubert, „La Paloma“ und „Die schöne blaue Donau“ von Strauß bereitete man uns eine besondere Freude. Die Mädchen waren mit großer Begeisterung dabei.

In Nordkorea gehen die Kinder erst ab dem 7. Lebensjahr zur Schule, nachdem sie ein Jahr Vorschule absolviert haben. An der Schule, die wir besuchten, wurde angestrebt, dass jedes Kind zwei Musikinstrumente spielen lernt. Eine große Auswahl schuleigener



Instrumente stand zur Verfügung. Die Schulkleidung wird ebenfalls vom Staat bereitgestellt, und es kommt vor, dass die Schüler der einen Klasse rote Pullover und die einer anderen grüne Pullover tragen. Nachdem das Programm beendet war, begleiteten uns die Mädchen zurück zum Bus. Wieder stand der Rest der Schülerinnen Spalier auf dem Schulhof, sie sangen Lieder und winkten mit großen Papierblumen und Fächern.



Eine Woche später sollte uns eine Abordnung der Schule auf der ROSTOCK besuchen. Vom Schiff sahen wir den Bus vor der Agentur halten und die Mädchen aussteigen. Aber selbst nach zwei Stunden hatten sie die Agentur noch nicht wieder verlassen und wir warteten vergeblich auf sie. Daraufhin ging der Kapitän zur Agentur und überbrachte den Schülerinnen einige vorbereitete Geschenke. Leider wurde es ihnen nicht mehr erlaubt, an Bord zu kommen. So erfreut wir über den Schulbesuch in Chungjin waren, so leid tat uns das Ausbleiben der Mädchen. Gleichwohl wird wohl jeder der Dabeigewesenen an die schönen Stunden in der Schule zurückdenken.

Walter Jangel

Nordkoreanische Impressionen

Jedes Fahrtgebiet hatte seine Reize, besaß aber oft auch weniger schöne Seiten. Indien zum Beispiel bot nicht nur alte Kultur, sondern auch jede Menge Elend. In der Fernostfahrt hielten die Namen Singapore, Hong Kong und Japan was sie dem Reisenden aus Europa versprachen. Nicht immer gelang es dem Seemann, tiefer hinter Land, Leute und Kultur zu schauen. Aber fast jeder, den es in nordkoreanische Häfen verschlug, vertrat danach die Meinung, einmal dieses Vergnügen gehabt zu haben reiche vollkommen für die eigene Seemannsvita. 1968 führte mich die erste Reise nach dem Absolvieren der Seefahrtsschule als Funkoffizier auf MS FRIEDEN nach Fernost. Nachdem Whampoa in China, Hong Kong, Kobe und Yokohama hinter uns lagen, waren wir unvoreingenommen und unbedarft auch auf Nordkorea gespannt. Der erste Hafen hieß Nampho an der Westküste der Halbinsel. Geankert und gelöscht wurde in einer Bucht. Zweimal am Tag bot sich das Schauspiel, dass der Strom kenterte. Er drehte den Dampfer um 180 Grad und nicht in jedem Falle in derselben Richtung wieder zurück. Im Laufe der Tage bildeten die zwei gesteckten Ketten ein fast unentwirrbares Knäuel. Mit dem Fernglas wurden das Hafengelände und dessen Umgebung unter die Lupe genommen. Alles vermittelte einen reichlich grauen Eindruck. Die triste Jahreszeit steuerte ihren Teil dazu bei. Nach Tagen auf Reede setzte an Bord die Maulerei ein. Warum bekommen wir keinen Landgang?

Über die Agentur wurde schließlich für diesen Zweck ein Boot geschickt. Voller Erwartung machten sich einige damit auf den Weg. Ihre Gesichter wurden lang und länger, als am Hafentor Schluss mit dem Ausflug war. Das Seefahrtsbuch reichte zum Passieren nicht aus. Ganz bewusst hatte die Agentur offensichtlich vergessen der Besatzung vorher diese Einschränkung eines Landganges mitzuteilen.

In Nordkorea bestand die Möglichkeit des Landganges nur über künstlich errichtete, bürokratische Hürden. Bevor die alle übersprungen werden konnten, war die Liegezeit meistens und Gott sei Dank vorbei. So vertrieben sich die Landgänger, einschließlich des Chief Mates mit seiner weiblichen Neuerwerbung für die Dauer der Reise, mit Spaziergängen zwischen den Kistenstapeln im Hafengelände die Stunden bis zur vereinbarten Rückfahrt des Bootes. Irgendwie muss es an Land doch nicht besonders unterhaltsam gewesen sein. Der Rest der Besatzung verspürte nach ihrer Rückkehr keine Lust auf weitere Landgänge.

Eines Tages tauchte irgendein DDR-Botschaftssekretär aus Pjöngjang auf. Diesen diplomatischen Besuch hatte der Kapitän „abzuarbeiten“. Sein aus unserer Republik gebürtiger Fahrer wurde inzwischen in einer illustren Gesellschaft einiger Schiffsoffiziere an der Bar in der Veranda betreut. Seeleute nehmen oft kein Blatt vor dem Mund. So auch an diesem Abend. Sie hatten ja einen dankbaren Zuhörer, der ihre einschlägigen, bereits oftmals vorgebrachten Geschichten und Ansichten noch nicht kannte. Diese Art der Diskussion war dem Fahrer völlig neu. In seiner „goldenen“ und geschlossenen Diplomaten-Community wurde solchen Göttern wie Lenin und Co. andächtiger gehuldigt. Dieser Götzendienst passierte auch an Bord in einem überschaubaren Kreis an Besatzungsmitgliedern. Aber meistens dominierten King WBS und Konsorten bei der Gesprächsführung.

Vorgewarnt durch Kollegen, die mich auf die oft unmöglichen Funkbedingungen aus und in Fernost hingewiesen hatten, wurden die Weihnachtstelegramme der 51 Besatzungsmitglieder bis zum Einlaufen in Nampho eingesammelt. Sie sollten per Brief nach Rügen Radio geschickt und von dort pünktlich zum Fest zugestellt werden. Der Kapitän entschied sich aus unerforschlichen Gründen dafür, die Telegramme erst beim Auslaufen des Schiffes der Agentur zu übergeben. Das Ende vom Lied bestand darin, dass sie erst in der ersten Januarwoche die Küstenfunkstelle erreichten. Das Gemaule der Besatzung war beträchtlich. Zum Glück für mich konnte der III. Offizier bestätigen, dass die Telegramme rechtzeitig am 20. November beim Alten abgegeben worden waren.

Die empfangsseitige Aufnahme der Telegramme von Rügen Radio klappte einigermaßen. Oftmals musste die zweite Aussendung im sogenannten Blindfunk empfangen werden, um den Text zu komplettieren. Ein ähnliches Prozedere erforderte die Schiffspresse. Bei der war es aber letztlich belanglos, wenn der ursprünglich gesendete Text von zwei Seiten am Ende auf nur eine Seite passte. Sehr oft fungierte der Funkoffizier dann auch noch als Redakteur oder Restaurator der ausgelegten Schiffspresse. Fehlende Passagen wurden durch ihn nach Gutdünken ergänzt oder völlig neu erfunden. Er besaß ja gute Empfänger im Funkraum und hörte damit so manche Nachricht aus der großen weiten Welt ganz außer der Reihe. Wenn sich nichts Aufregendes in der Welt ereignet hatte, musste schon mal in einem Artikel das Verhalten von Transistoren in der Schwerelosigkeit oder bei einer partiellen Mondfinsternis zum Füllen der Seiten herhalten. Gelegentlich wurde solcher Stuss von den treuen Lesern der Presse auch bemerkt.

Nach zwei Wochen endete dieser erste Eindruck, der 1. Akt des Schauspiels Nordkorea. Das Schiff versegelte an die Ostseite der Halbinsel, nach Chungjin.

Die Kunde der Kollegen hatte sich voll bestätigt. Die Sende- und Empfangsbedingungen in und aus Richtung Europa waren und blieben alles andere als berauschend. Um den zu erwartenden Umfang an Weihnachtstelegrammen möglichst komplett zu empfangen, wurde zwei Tage lang jede in Frage kommende Frequenz der einseitigen Aussendungen von Rügen Radio auf seine Brauchbarkeit für das Rufzeichen von MS FRIEDEN, DHWT, überprüft. Es konnte durchaus sein, dass das sogenannte Funkfenster zu Sendebeginn gut, aber

nach fünfzehn Minuten schon wieder dicht war. Zu dieser physikalischen Unabänderlichkeit kam fatalerweise noch das Sendeschema bei Rügen Radio hinzu. Es wurde prinzipiell der vorliegende Telegrammanfall in alphabetischer Reihenfolge der Rufzeichen abgearbeitet. Dadurch war es möglich, dass zuerst Schiffe in Europa ihre Telegramme zugestellt bekamen. Für die am weitesten entfernt von der Heimat in den Häfen liegenden Schiffe mit ungünstigem Rufzeichen im Alphabet wurden sie dann quasi ohne Sinn und Verstand in den Weltraum geblasen. Einen funkmäßigen Horror bedeutete es, wenn sich in einen als „sauber“ ausgemachten Sendetermin später noch ein Lehrschiff mit seiner großen Besatzung reindrängelte. In dem Fall konnte man sich zum Empfangstermin nachts um zwei gleich wieder in die Kojen legen. Für meinen Vorschlag, die Telegramme nach Empfangsgebieten zu senden, waren die Ohren der Abteilung Seefunk bei der Deutschen Post und bei Rügen Radio offensichtlich auch dicht. Es fehlte wohl die persönlich gemachte Erfahrung. Soweit zu den damaligen Nöten der Funkerei.

Durch meine über 48 Stunden investierte Zeit zum Herausfinden der besten Frequenz konnte der überwiegende Teil der Telegramme des Weihnachtsverkehrs für die Besatzung des Schiffes empfangen werden. Dem Kollegen auf der HALBERSTADT erging es zur gleichen Zeit in Fernost weitaus dreckiger. Er investierte nichts an Zeit und erhielt dafür nichts an Weihnachtstelegrammen. Die Danksagungen seiner Besatzung waren umso größer.

Nach kurzer Reedezeit, die für eine erste Inaugenscheinnahme Chungjins per Fernglas ausreichte, lief die FRIEDEN zum Liegeplatz. Der Eindruck war ein ähnlicher wie in Nampho. Alles grau in grau. Hinzu kam eine rauchgeschwängerte Luft durch unzählige Industrieschornsteine.



MS FRIEDEN im ÜSH Rostock

Durch die Jahreszeit bedingt war auch kein Grün zu sehen. Das wurde durch ein kräftiges Rot proletarischer und kämpferischer Parolen im Hafengelände ersetzt.

Das Löschen ging recht zügig voran. Das Laden hingegen hing vom Nachschub der Blei- und Kupferbarren als Fracht für Europa ab. Das war aber übliches Seefahrtsgeschäft. Der Seemannsclub bot außer dem bekannten Schnaps mit der Schlange und wenigen Landeserzeugnissen nichts weiter. Die revolutionären Filme konnte man sich schenken. Mit Landgang war auch nichts drin. Die Episode Nampho reichte. Hein Seemann trug's mit der ihm zur Gewohnheit gewordenen Gelassenheit gegenüber unabänderlichen Situationen und war froh, dass es nach zwei Wochen „Auslaufen“ hieß. Auf Reede kam noch einmal das Kommando „Fall Anker“. Beim Hieven passierte das Malheur. Der Flunken wurde zu kräftig vor die Klüse gehievt, es flogen die Schrauben des Ankerspiffundamentes, das Antriebsritzel war hin. Also alles zerlegen, Welle ausbauen. Welle und Ersatzritzel zum Aufziehen an Land. Nach drei Tagen, am 25. Dezember, war auch diese Reedezeit überstanden.

Der „Heilige Abend“ war da auch gelaufen. Zum Weihnachtsfest 1968 hatte sich die Abt. Soziale Betreuung – im DSR-Seemannsjargon auch Abteilung Not und Elend genannt – etwas Besonderes ausgedacht. Für Schiffe, die mit Sicherheit nicht in heimatlichen Gewässern sein würden, wurden Tonbänder mit Grüßen der Familienangehörigen zusammengestellt. Das Band war rechtzeitig an Bord gekommen und neben der üblichen Telegrammübergabe zu diesem Anlass eine schöne Überraschung. Nicht alle hatten die von ihnen erhofften Grüße aus der Heimat erhalten. Einige von denen ertrugen das nicht mit der seelischen Robustheit, die sie sonst und üblicherweise bis zu diesem Zeitpunkt an den Tag gelegt hatten. Nach fast vier Monaten Reisezeit ging das einigen Seelords sehr an die Nieren.

Nach dem Ablaufen war auch dieser 2. Akt der Tragikomödie Nordkorea überstanden. Bei einer späteren Liegezeit in Nordkorea mit MS NIENBURG war ein Grenzposten vor der Gangway in Position gebracht worden. Verlassen des Schiffes war nur mit Seefahrtssbuch möglich, sogar wenn nur das Bedürfnis bestand, sich innerhalb des Hafengeländes die Beine zu vertreten. Vermutlich sollte keiner von uns in diesem Land fahnenflüchtig werden oder sich unkontrolliert zum Bürger dieses Staates machen wollen. Der Posten kontrollierte nicht nur Personen, sondern hielt auch scharfen Ausguck in die Umgebung. Während der zweiwöchigen Liegezeit fehlte dem Seemann die Abwechslung. Mal sehen, ob es mit dem Fernsehempfang aus Südkorea klappt. Also die Yagi-TV-Antenne entsprechend ausgerichtet. Das bemerkte der Posten und fing ein Gezeter an. Keiner wollte ihn verstehen, als er auf die Antenne zeigte. Kurzerhand nahm er seine Kalaschnikow von der Schulter, hielt sie dem Wachmatrosen ins Kreuz und zog mit ihm durch die Aufbauten bis in der Mannschaftsmesse der Fernsehempfänger gefunden worden war. Dort brachte er seine Meinung unmissverständlich zum Ausdruck. TV-Kiste aus!

Irgendwie hatte die Agentur mitbekommen, dass anderswo auf der Welt Schiffsbesatzungen während der Liegezeiten betreut werden. Das wollte sie nun auch tun und lud über den Kapitän zum Kinobesuch in den Seemannsclub ein. Die „Freude“ darüber hallte im nicht hörbaren Bereich durchs ganze Schiff. Letztlich wurden einige Genossen verdonnert, sich quasi als „Anstandswauwau“ das gebotene Spektakel anzusehen. Spiderman war gegenüber dem Hauptdarsteller, quasi einem nationalen Hero, plumper Anfänger. Dieser Übermensch brachte es tatsächlich fertig, durch einen Endsieg-Sprint auf einer Asphaltstraße der Verfolgung durch Motorräder zu entkommen. Die müssen mistigen Sprit gefahren haben. Unser Beifall für diese Heldenleistung hielt sich in schaumreduzierten Grenzen. Solcher Blödsinn braucht entsprechend vorbereiteten geistigen Boden.

Nach dem Koreakrieg der fünfziger Jahre kamen Koreaner zur Ausbildung in die DDR und gingen danach wieder zurück. Deshalb war auch ein Mitarbeiter der Agentur namens Pak der deutschen Sprache mächtig. Um ihm unsere Frozeleien über seinen „Großen Führer Genossen Kim Il-sung“, koreanisch 위대한수령김일성동지 (gest. 1994), etwas zu verschleiern, wurde nur vom „dicken Lehmann“ gesprochen. Irgendwie musste Pak doch etwas geschwant haben. Eines Tages fragte er nach, wer dieser Lehmann sei? Das wäre ein Bekannter von uns, den kenne er nicht, so unser Bescheid.

Mit dem Zeitungs- und Postversand der DSR-Poststelle an Bord der Schiffe in ausländischen Häfen klappte es eigentlich immer ganz gut. Dumm nur, wenn sich das Schiff nicht an die Segelliste hielt oder die Päckchenpackerin nicht die aktuell gewordene Adresse kannte. Zum Einlaufen Chungjin war das Post- und Zeitungspäckchen allerdings rechtzeitig eingetroffen. Eines Tages kam Pak freudig angestürmt und verkündete stolz, dass ein Landsmann von ihm bei der Olympiade im Pistolenschießen die Goldmedaille gewonnen hatte. Ich konnte es mir nicht verkneifen, ihm den fast aktuellen Medallenspiegel unter die Nase zu reiben. Er fiel sichtlich vom Glauben ab, als er sah, dass Nordkorea unter ferner liefen rangierte. Nur ein dumm gehaltenes Volk lässt sich regieren. Irgendwelche Parallelen zum Hier und Heute sind rein zufällig.

Was bot der Hafen in dieser Liegezeit sonst noch? Jede Menge graphitschwarze Füße und Socken. Zwischen einem rumänischen Dampfer und uns entwickelte sich während der Liegezeit ein reger Besuchsverkehr. Der Rumäne löschte Graphit als Bulkladung. Es sah nicht nur ihr Dampfer innen und außen schwarz aus. Die Pier war nach dem Regen eine einzige, spiegelnde Fläche. Schlaglöcher und sonstige Vertiefungen ließen sich nicht erkennen. So passierte es eben, dass man bis zum Knöchel in der Brühe verschwand. Die Socken konnte man getrost hinterher entsorgen. Mit den Füßen ging das schlechter.

Nach den üblichen vierzehn Tagen Liegezeit war auch dieser Akt Korea überstanden. Die Stimmung an Bord besserte sich merklich, ebenso wie meine Funkverbindungen zu Rügen Radio. Eine Kollegin, Helga G., konnte für sich und ihre Funkerfahrung noch einen 3. Akt betreffs nordkoreanischer Häfen verbuchen. Heungnam hieß das Loch. Im Bezug auf die Funkverbindungen sah es dort genau so mies aus. Sie orakelte sogar, dass es funkmäßig noch schlechter als anderswo wäre, wenn die Luft besonders verpestet und der Himmel dadurch noch schwärzer war. Diese Erfahrung fehlt mir nun, ich war auch nie sonderlich scharf drauf.

Anmerkung der Redaktion: Der Hafen von Ch'öngjin (koreanisch 청진시) wurde 1908 eröffnet. Bis dahin war Seishin, wie es nach der Eingliederung von Korea in das japanische Kaiserreich hieß, ein unbedeutendes Fischerdorf. Japan war an der Nutzung der Bodenschätze in der Region interessiert, zu deren Verschiffung der Hafen eingerichtet wurde. Die offizielle koreanische Geschichtsschreibung verschweigt die Rolle der Japaner bei der Entstehung der Stadt und ihrer Industrie- und Hafenanlagen. Die Aufbauleistungen werden allein dem Staatsgründer Kim Il-sung zugeschrieben. In der 1970er-Jahren, der Hochzeit des Hafenanlaufes durch DSR-Schiffe, hatte Ch'öngjin etwa 900.000 Einwohner und war zweitgrößte Stadt Nordkoreas. Seither erfolgte ein starker Rückgang bis auf aktuell etwa 325.000 Einwohner. Während der Hungerperiode in den 1990ern sollen 20 Prozent der Bevölkerung dem Hungertod zum Opfer gefallen sein. (nach Wikipedia)

Chungjin – die Perle in Fernost



Die Zeiten, sie ändern sich. Das erfährt jeder, der einige Jahrzehnte auf dem Buckel mit sich herumträgt. Lang, lang ist's her als im September 1987 in Rostock ein Freundschaftstreffen zwischen der Jugend der DDR und der KVDR unter dem Motto: „Tausend Hände – ein gemeinsames Ziel: Abrüstung und Frieden“ stattfand. Die FDJ und der koreanische Jugendverband setzten sich für eine weltweite Koalition gegen Nuklearwaffen ein. Die koreanischen Freunde besichtigten MS MÜHLHAUSEN und diskutierten über erweiterte freundschaftliche Beziehungen zwischen der Besatzung und den angelaufenen koreanischen Häfen. Alles längst überholt. Noch einige Jahre

früher begab es sich, dass an deutschen Universitäten die berüchtigten 68er mit unbedarften Ho-Ho-Ho-Chi-Minh-Rufen den Muff von 1000 Jahren aus den Talaren zu schütteln gedachten, ohne dass die Schreihälse in letzter Konsequenz bereit gewesen wären, nach Vietnam, Nordkorea oder der Einfachheit halber kurzum in den besseren Teil Deutschlands überzusiedeln, mal abgesehen von den Mitgliedern der RAF. Stattdessen mutierten sie zur besserverdienenden und besserwisserischen grünlich schillernden Nomenklatura des Westens, die dank ihres extensiven Lebenswandels am Starnberger See oder im Taunus mit überdurchschnittlicher CO₂-Produktion die Welt ruinierte, als gäbe es kein Morgen. Bei den Degenerierten in Wandlitz handelte es sich im Vergleich dagegen um echte Umweltaktivisten. In jener Zeit, als im Erdenrund noch alles in Ordnung schien, am 22. Februar des Jahres 1969, lief einer der XD-Frachter der DSR, das Motorschiff RONNEBURG/DDXO, von Rostock nach dem Fernen Osten aus. Nach Umschiffen des Kaps der Guten Hoffnung, über Singapur und an Vietnams Küste entlang nach Hongkong erreichte es Nippon. Die Fracht wurde gelöscht in Osaka und Yokohama. Danach verließ das Schiff den Staat der aufgehenden Sonne und lief durch die Koreastraße weiter nach Norden. Nahe der Insel Tsushima musste über den Wracks der russischen Kriegsflotte von 1905 ein schadhafter Turbolader repariert werden und nach einer anschließenden Schlechtwetterfahrt traf das Schiff mit einem Tag Verspätung am 23. April vor Sibirien ein. Dieser geographische Begriff drängte sich in Ansicht des Hafens von Chungjin (DSR-Schreibweise der Stadt, sonst Chongjin) in Nordkorea zwangsläufig auf. Das russische Wladiwostok lag fast um die Ecke nur wenige Seemeilen entfernt. Befanden wir uns vor wenigen Tagen noch in tropischen Gefilden, so grüßten uns nun die schneebedeckten imposanten Gipfel der koreanischen Halbinsel. Ende April trugen die Bäume noch kein Laub und die zahlreichen Industriebetriebe dieses koreanischen Landstriches verbreiteten Jahr und Tag dicke Luft.

Lange schon vorher wünschten unsere Brüder im Geiste zu wissen, in welchen Gewässern wir uns just befänden. Alle drei Stunden musste während der Annäherung an die Küste Nordkoreas die Position des Schiffes an die zuständige Küstenfunkstelle übermittelt werden, um diplomatischen Verwicklungen zu entgehen oder kurzerhand durch ein Kanonenboot aufgebracht zu werden. Die Nordkoreaner schießen auch heute noch ab und zu freihändig ein paar Raketen ins blaue Meer oder im Meer ins Blaue. Sie wollten uns damals mit Gewissheit nicht treffen. Hoch anzurechnen.

Die Einklarierung auf der Reede von Chungjin, zum Lachen, Heulen und Zähneknirschen zugleich, bildete den Gipfel hysterischer Furcht vor uns Seeleuten, die wir doch in friedlicher

Schiffpositionen 7.5

Rostock (ADN). Im Heimathafen:
 „F. Freiligrath“, „Rostock“, „Meyenburg“, „Bernburg“, „Halberstadt“, „Frieden“, „Wismar“, „Fläming“, „Bode“, „Weißeritz“, „Senftenberg“, „Trattendorf“, „Riesa“, „Wolfen“, „Böhlen“, „Weida“, „Schwarza“, „Th. Pionier“, „Malchow“.

Heimatkurs steuern: „J. G. Fichte“, „J. Schehr“, „W. Seelenbinder“, „G. Schumann“, „Vogtland“, „Dard“, „Recknitz“, „Stoltera“, „Condor“, „Lübbenau“, „Mansfeld“, „Thale“, „Dessau“, „Buna“, „Fr. Reuter“.

In fremden Häfen: „Dresden“ und „Quedlinburg“ in Havanna, „G. Büchner“ und „Leipzig“ in Matanzas, „Freundschaft“, „Schwerin“ und „Spreewald“ in Havanna, „M. Thesen“ in Buenos Aires, „M. Reichpietsch“ in Calcutta, „Oranienburg“ in Visakhapatnam, „Ronneburg“ in Chungjin, „L. Herrmann“ in Nampo, „Schmeller“ in Hsihphong, „Stralsund“ in Dakar, „Usedom“ in Port Sudan, „Lausitz“ in Antwerpen, „Saale“ in Benghazi, „Werra“ in Beirut, „Greifswald“ in Aarhus, „Unstrut“ in Famagusta, „Kap Arkona“ in Beirut, „Merseburg“ in Ras Shukheir, „Zeit“ in Novorossisk, „J. Brinckmann“ in Conakry, „Th. Storm“ in Hull, „Naumburg“ auf Ost-Asienkurs, „Secadler“ und „Elster“ im Mittelmeereinsatz.

Die anderen Schiffe der Deutschen Seereederei befinden sich auf großer Fahrt.

aus „FREIHEIT“ (7.5.1969)

gemein – das können nur Verwandte sein. Zu unserer großen Erleichterung handelte es sich wenigstens nicht um solche schmierigen Gestalten wie vom Suezkanal und anderswo her bekannt, die am Ende ihrer Visite, trotz aller gut gemeinten Hinweise des Koran für ein sündenfreies Leben mit der Aussicht auf einen Haufen Jungfrauen, Aktentaschen voller Whiskyflaschen und Pall Mall-Stangen von Bord schleppten. Dienst nach Vorschrift machten unsere Klassenbrüder schon, in ihrem Sinne korrekt bis auf die Knochen. Das musste man ihnen lassen.

Die Besatzung richtete sich auf eine längere Liegezeit ein. Sie wurde vom Kapitän auf 15 bis 18 Tage Ausnahmezustand vorbereitet. Und so nahm das Abenteuer Chungjin seinen Lauf, von dem viele Fernostfahrer noch heute ein vielstimmiges Klage lied singen können.

Auf Reede kurz vorm Hafen ankerten wir in Sichtweite der BOIZENBURG, die dort am Pier lag. Wir jedoch verholten, nachdem wir von den Behörden als unbedenklich eingestuft worden waren, in einen kleineren Hafen am östlichen Rand der Stadt, der gegen Seegang und Dünung aus dem Pazifik durch einen Bergsporn geschützt lag. Hier wurde gelöscht, bevor zum Laden in den Haupthafen verholt werden sollte. Somit ließ sich ein Besuch des Schwesterschiffes vorerst nicht umsetzen. Allerdings lagen wir an unserem Platz weitaus angenehmer als unsere Kollegen an dem ihren, inmitten eines durch Berghänge begrenzten Vorortes, von dem sich von Bord aus das Treiben auf der Straße beobachten ließ, speziell unter Zuhilfenahme eines Feldstechers. Nur 100 Meter noch vom Kai entfernt, erregte ein solcher Versuch allerdings den Unmut unserer Gastgeber, obwohl es außer einigen Bunkern auf den Bergen nichts

Absicht gekommen waren. Es lag uns völlig fern, um den halben Erdball zu reisen, nur um Kim Il-sung am Zeug zu flicken oder die Töchter des Landes zu ..., na was schon. Peinlichst wurde im Verlaufe der Zeremonie von den Behörden auf der Brücke der abgesteckte Kurs auf der Seekarte unter großem Palaver geprüft, um erkennen zu können, ob das Schiff eventuell zu nahe an der Küste spionierend entlangfahren sei oder welche Geheimnisse sie sonst wohl dort zu entdecken glaubten. Mag sein, dass die Jungs auch noch nie so eine schöne Seekarte gesehen hatten. In keinem anderen Hafen der Welt war dieses Vorgehen zuvor schon einmal erlebt worden.

Die einheitlich blau bedresssten Offiziellen im schmucklosen maoistischen Merkel-Look tobten sich von 9 bis 15 Uhr auf dem Dampfer wie die Hunnen nach der Einnahme von Worms gar prächtig aus. Am Ende hatten sie uns doch noch aufgebracht, nämlich gegen sich, so wie es in allen Nachfahren des Nibelungenhelden Jung Siegfried kochte, die bei diesem Kasperletheater nicht die Zuversicht auf ein gutes Ende verlieren durften. Freudig erregt erkannten wir in ihren irrlüchternen Handlungen nach Art der Rostocker Zöllner ihre Zugehörigkeit zur großen sozialistischen Völkerfamilie. So recht im Herzen hunds-

Strategisches zu entdecken gab. Wer weiß, vielleicht wussten die Genossen mehr als wir was sich sonst dort noch verbarg. Registriert wurde beim Blick ins Land auch, dass nach holländischer Manier die Gardinen an den Fenstern fehlten, vermutlich aus anderen Gründen als in Rotterdam, ebenso wie an den Glühbirnen, die lose am Kabel in der Mitte des Raumes hingen, die Lampenschirme. Von jeglichem Luxus wie in der gemütlichen Wohnkultur deutscher Couchpotatos schienen diese Behausungen weit entfernt zu sein. Die Bewohner besaßen vermutlich weder ein Sofa noch Kartoffeln. Gleichwohl ließen sich die Häuser von den heimatischen Plattenbauten in Hoyerswerda oder Ha-Neu in ihrem Einheitsgrau kaum unterscheiden. Rostocker Trabantenstädte mit ihrer hanseatisch-sozialistischen Vorzeigearchitektur hoben sich hingegen wohltuend dagegen ab. Breite Betonstraßen fast ohne Verkehr führten am Hafen entlang. Einige klapprige Busse quälten sich darüber. Der einzige PKW, der ins Auge fiel, gehörte der Maklerei.

Kaum fest, kam der nächste Hammer. Statt mit Blumenkränzen und wackelnden Hüften, wie weiter östlich üblich, begrüßt zu werden, ging an der Gangway ein Marinesoldat mit Kalaschnikow in Stellung, wen auch immer er damit erschießen wollte. Nirgendwo sonst waren wir bisher so gut gegen alle Verlockungen fremder

Hafenstädte geschützt worden. Böse Buben schreckte die Waffe indes nicht. Sie neckten unseren Bewacher, indem sie beim Herabsteigen von der Gangway im Vorbeigehen hinterrücks an seinem Mäntelchen zupften. Dieser provokante Angriff auf die Koreanische Volksdemokratische Volksarmee reichte gottlob noch nicht für die Vorsprache in einem angeblich vor der Stadt gelegenen Gulag aus. Wer sich in der Hauptstadt Pjöngjang nicht benahm, der wurde dorthin in die sibirische Kälte verfrachtet. Das arme Würstchen mit der Maschinenpistole verdiente vielmehr unsere Solidarität, wenn wir sie ihm denn auf andere Weise hätten mitteilen können. Hier lernte der DSR-Seemann was Toleranz und Gleichmut bedeuten, falls ihm in späteren Jahren jemand einen Schlagring oder ein Messer ins Gedärm rammen sollte.

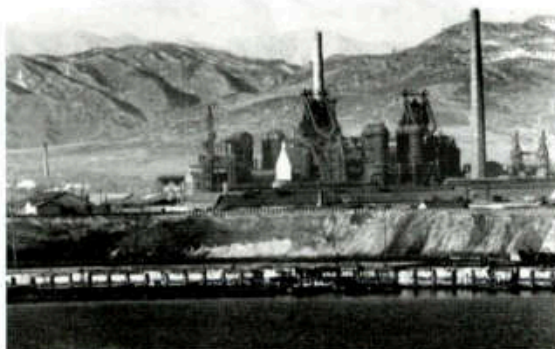
Die Tage vergingen, ohne Möglichkeit die Jungs auf der BOIZENBURG hier am anderen Ende der Welt besuchen zu können. Doch dann kam das überraschende Angebot, mit dem



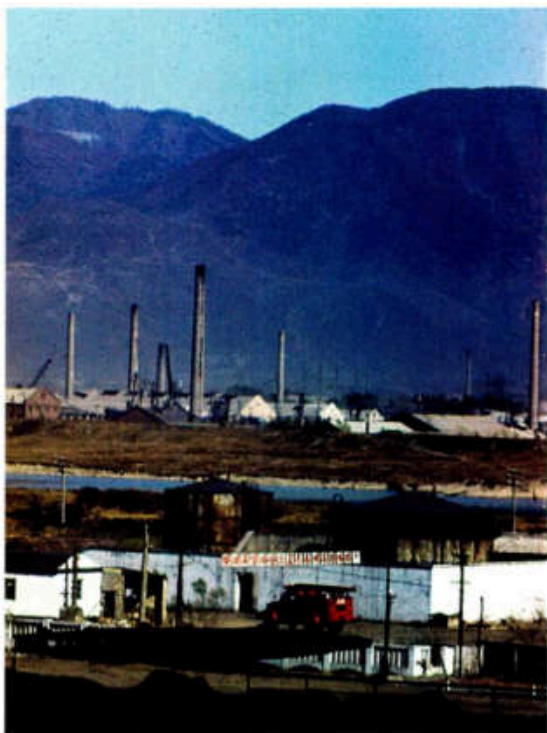
Chungjin – Blick zum Osthafen



Hafen Chungjin



Stahlwerk Chungjin



Hafenumgebung Chungjin



Chungjin – Blick zum Kleinen Hafen

Bus des Seemannsclubs zwecks dessen Besuchs in den anderen Hafen der Stadt gefahren zu werden. Nicht für lau, nein, für die Fahrt wurden 80 Pfennige über das Devisenkonto von jedem Fahrgast eingezogen. Dieses Entgelt grenzte fast schon wieder an das Zuviel des Guten, wenn auch mit der Abzocke im ÖPNV in Hamburg und Bremen oder neuerdings auch in Leipzig nicht zu vergleichen. Der Transfer klappte zweimal, dann wurde der Service eingestellt. Die Lords piffen auf den Seemannsclub mit seinen vielfältigen Angeboten. Vielmehr stürzten sie nach Ankunft im Hafen auf das „Getränkeschiff“ BOIZENBURG, um sich dort kräftig abfüllen zu lassen. Auf unserem Dampfer gähnte die Transitlast schon so gut wie leer vor sich hin. Und es ging kräftig zur Sache. Einer der Lehrlinge musste nach Rückkehr unter großem Hallo mühsam die Gangway hochgetragen werden, so hatte er sich innerhalb der verfügbaren zwei Stunden volllaufen lassen.

Es handelte sich nicht um den letzten Streich. Im Verlaufe der Liegezeit wurden mehreren Leuten die Seefahrtsbücher durch die Behörden zeitweilig entzogen, weil sie sich in den Augen der koreanischen Genossen ungebührlich benommen hatten, womit jeglicher Landgang, wenn auch nur im Hafengelände, verhindert wurde. Bei diesem Erstanlauf waren wir halt mit den Gepflogenheiten des Landes noch nicht so vertraut.

Die Jungs von der BOIZENBURG erzählten in lockerer Runde sagenhafte Dinge über Shanghai. Wir dürften uns freuen, diesen Hafen noch kennenzulernen. Sie reichten schon mal die PEKING-RUNDSCHAU in deutscher Sprache auf feinstem, hauchdünnem Papier (Luftpostausgabe) herüber, die sich zu unserem Amüsement in Schimpftiraden über die sowjet-revisionistische Renegatenclique und die Sozialimperialisten im Kreml ausließ. Nach unserem Schulwissen – Mao ist der Größte – erschien es uns völlig absurd, Angriffe auf unser geliebtes Brudervolk aus dieser geografisch-ideologischen Ecke zu lesen. Es sollte dann genauso kommen wie vorausgesagt, als wir beim Landgang in Shanghai die Roten Brigaden durch die Straßen ziehen sahen und die Häuserfassaden am Bund bis in vier Meter Höhe mit Plakaten zugestrichelt worden waren. Wir fühlten uns schon von zu Hause aus mit politisch-ideologischer Aufklärung gut bedient, aber an diesem Ort stellten sich unsere führenden Genossen als blutige Laien in Sachen Agitation und Propaganda heraus.

Doch zurück nach Nordkorea. Am Vorabend des 1. Mai wurden die Besatzungen beider DSR-Schiffe in den Seemannsclub zu einer Vorführung zweier Filme über Land und Leute und die Kraft der Volksmassen mit anschließendem Stehbankett eingeladen. Heroisch wurde im Film um die Befreiung des Landes gerungen. Diese Dramatik kannten wir sonst nur aus dem Bordkino, wenn blutrünstige Streifen vom jugoslawischen Partisanenkampf über die Leinwand flimmerten. Das Interessante am Bankett bestand darin, dass die aufmerksame Bedienung, die hinter der Stuhlreihe in Hab-acht-Stellung stand, das Glas nach jedem Schluck erneut bis an den Rand mit Reislörche auffüllte, jede Bildung einer Blume verhindernd. Der Begriff Bier für diese Flüssigkeit erwies sich als sehr weit hergeholt für einen Genießer des kostbaren Hafenbräus. Was aber manchen Seemann nicht verdross, kräftig zuzulangen, wie auch bei den Keksen, Bonbons und Zigaretten mit Machorkaduft, die zum Genuss für Feinschmecker bereitlagen.

Der Kampftag der Arbeiterklasse wurde an Bord mit einer Ansprache des Kapitäns, Schildkrötensuppe (das Washingtoner Artenschutzübereinkommen war noch nicht unterzeichnet) und Steak mit Champignons gebührend gefeiert. Im Verlauf der kommenden Stunden stellten sich die ersten feiertäglichen Schnapsleichen ein. Der Master musste den Ausnahmezustand verkünden. Die Gangway wurde, wie im Mittelalter die Zugbrücke über den Burggraben, hochgezogen, und niemand durfte mehr das Hauptdeck betreten. Zuvor war im Verlaufe des fröhlichen Umtrunks wieder einmal der Wachposten belästigt worden, der vor der Gangway sich die Beine in den Bauch stand. Eine weitere Provokation der koreanischen Genossen durch über das Schanzkleid sich erbrechende Seeleute vor die Füße der Ehrenwache musste unbedingt vermieden werden. Am Abend spielte die Bordkapelle auf, die richtige Instrumente benutzte und nicht nur auf dem Kamm blies. Ein seltenes Beispiel maritimer Volkskunst an Bord von DSR-Schiffen. Zu fortgeschrittener Stunde kamen unter allgemeinem Beifall Halberstädter Würstchen auf die Back, die Krönung jeden Bordfestes. Und dann war der 1. Mai auch schon wieder vorbei. Nun, so ähnlich hätte der Feiertag auch woanders verbracht werden können, aber der vom Alten angewiesene Verschlusszustand, so ähnlich wie der gegen Langfinger in Dritte-Welt-Ländern, bedeutete ein reedereiweites Alleinstellungsmerkmal dieses Begäng/säufnisses.

Unser Schwesterschiff lud in Chungjin neben Metallen eine Luke voll mit groben Tassen aus Steinzeug, verziert mit grünem Rand, vermutlich für die MITROPA oder die Messe der Seefahrtsschule Wustrow. Als die BOIZENBURG auslief, verholten wir zu deren bisherigen Liegeplatz auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht in das durch Wellenbrecher geschützte Hafenbecken. Ein Flusslauf, der sich quer durch die Stadt bis in die im Blauen gelegenen Berge zog, begrenzte nach Osten hin das Hafengelände. Ansonsten ringsum nur Industrie mit qualmenden Schornsteinen. Von der gegenüberliegenden Hafenseite grüßten die Hochöfen eines Stahlwerkes. Nicht mal für das Auge lohnte es sich mehr, an Land zu gehen. Von unseren wehmütigen Blicken verfolgt, glitt die BOIZENBURG an uns vorüber und entschwand Richtung Heimat. Am anderen Ende der Welt ein DSR-Schiff zu treffen, das besaß schon seinen besonderen Reiz, besonders wenn die so einfach mit ihren Schnapsvorräten uns davonfuhren.

Als unser Schiff unter Führung von Kapitän Lothar Flögel wieder auslief, waren vierzehn Tage ins Land gegangen, um insgesamt 2500 Tonnen zu löschen und zu laden. Unter dem schien es offensichtlich kein Dampfer zu machen, der diesen Hafen anlief. Wie sich herausstellen sollte, war das Erlebte noch nicht zu viel des Guten. Es sollte sich wiederholen und noch schöner werden.

Einige Monate später, ab dem 22. Oktober des Jahres, lagen wir zusammen mit der LEIPZIG erneut in diesem grässlichen Hafen fest. Das Typ IV-Schiff hatte zwei Monate vor



MS RONNEBURG und MS LEIPZIG in Chungjin

uns Rostock verlassen. Wir mit unserem fast neuen Schiff erreichten bei 18,5 Knoten Marschgeschwindigkeit den Zenit der Reise also um einiges schneller. Die Einklarierung ging diesmal zügiger vonstatten und das Schiff konnte sogleich einlaufen, ohne auf Reede liegen zu müssen. Bei gegenseitigen Besuchen von Schiff zu Schiff entstand der Eindruck, dass die Leute von der LEIPZIG durch die dortigen Lebensumstände einen weit lockeren Umgang miteinander pflegten als jene auf der RONNEBURG. Bei uns zog jeder seine klimatisierte Kammer allgemeinem Bordvagabundentum vor. Die Genossen von Typ IV schienen uns in der Einführung des Kommunismus mindestens drei Schritte voraus zu sein. Diese Empfindung erklärt den noch heute nachwirkenden Mythos vom Leben auf diesen Schiffen.

Diesmal standen unsere Partner mit Getränken auf dem Schlauch. Wir gaben einige unserer Reserven an sie ab. Allerdings nur um den Preis, dass die Verhältnisse auf unserem Schiff sich

denen der LEIPZIG bald darauf annäherten. Limo und Cola waren kurze Zeit später aufgebraucht. Die Solidarität mit Kollegen stand aber außerhalb jeder Diskussion. Jeder hätte selbst einmal in solch eine verzweifelte Lage mit Entzugserscheinungen durch den Verzicht auf die Droge Vita Cola mit Webs kommen können. Bald darauf lief das Typ IV-Schiff aus.

Auch für den Ladungsumschlag dieser Liegezeit benötigten wir wieder Wochen. Hin und wieder kam eine Gang Schauerleute vorbei, schmiss einige Tonnen in die Luke und kehrte nicht wieder. Sicherlich hinderte sie ein Parteilehrjahr daran, der sozialistische Wettbewerb bedurfte einer dringenden Auswertung oder sie mussten erst mal in einer Kampfgruppenformation theoretisch eine Horde übers Meer gekommene Klassenfeinde abwehren. Vielleicht waren sie auch nur zum Bügeln der Gehirnwäsche in die Schule der sozialistischen Arbeit abgestellt worden. Diese triftigen Gründe kannten wir als Seelenverwandte nur zu gut. Dabei kam es dann auch schon mal vor, dass durch das eben Gehörte scheinbar eine große Wirrnis wie beim Turmbau zu Babel einsetzte und sodann ein fröhliches Umstauen anhub, weil entgegen der Ordner des Ladungsoffiziers in eine Luke zu viel gestaut worden war.

Wir hatten gehofft, dass der Umschlag diesmal schneller vonstatten ginge. Dem Chief Mate wurde des Öfftern richtig schlecht, wenn er betrachtete, was an Deck passierte. Vor allem beim Löschen standen ihm die Haare zu Berge wie mit unserer Ladung umgegangen wurde, die wir gehegt und gepflegt bis hierher gebracht hatten. In jedem anderen Hafen wäre die Ladung innerhalb zweier Tage draußen gewesen. Hier wurde Tag und Nacht, Sonntag wie Woche gearbeitet und es ging nicht voran. Eines schönen Tages musste nicht nur umgestaut, sondern die gerade übernommene Ladung wieder gelöscht werden, weil uns zu viel davon verabreicht worden war. Anderntags zeigte sich der Hafen eingeschnellt, inzwischen



Retoursendung aus Chungjin

war es Anfang November geworden, sodass auch nicht umgeschlagen werden konnte. Die Stauer stellten sich derart unbeholfen an, dass der Verdacht aufkam, es könnten Zwangsrekrutierte sein, die das erste Mal ein Schiff sahen. Dabei waren es bestimmt ausgesuchte Kräfte, die den Vorzug bekamen, im Hafen arbeiten zu dürfen. Und um alle Klischees zu bedienen – die hageren Gestalten schienen vor Hunger und Erschöpfung zu taumeln. Vielleicht sind sie trotz weniger Körperfülle als

ihr geliebter Führer glücklich und zufrieden gewesen, so wie jene, die ihre Siebensachen im Einkaufswagen von Lidl durch deutsche Städte schieben. Deren bescheidenes Dasein ist die neue Definition von Prosperität und Überfluss, rein ökologisch der Umwelt zuliebe betrachtet. Auch unser Leben vor 1990 in all seiner Genügsamkeit kam den heutigen Vorstellungen von einer glücklichen Zukunft schon recht nahe. Manche waren in ihrer dem Mangel gehorchenden Bio-Bio-Selbstversorgermentalität schon gegen 1960 der Zeit fast um 100 Jahre voraus.

Zum Abschied versprochen die Verantwortlichen unserem Kapitän Rüdiger Schmolinske, beim nächsten Mal würde alles schneller gehen. Ändern sollte sich freilich auch späterhin nichts. Das kannten wir trotz allem Wettbewerbsgetöse schon wieder zur Genüge von unserem Heimathafen her.

Gleichwohl frönte die Crew während der Zeit nicht dem Müßiggang. An Deck gab es genügend zu tun, und die Maschinengang vertrieb sich die Zeit wie üblich bei solchen Liegezeiten mit Kolbenziehen. Aber was tun in der Freiwache? Der Wunsch nach Landgang wurde mit dem Hinweis auf Straßenbauarbeiten abgeblockt. Welcher dialektische Zusammenhang zwischen Frage und Antwort bestand, konnte nicht ergründet werden.

Zumindest der Seemannsclub lockte zu einem Besuch. Das Brett über dessen Verkaufstresen präsentierte zwei landestypische Produkte – Flaschenreihen mit Schlangen-Schnaps und mit Ginsengwurzel-Produkten. Zum Genuss von Ginseng-Erzeugnissen bestand bei unseren jugendlichen Seeleuten noch keinerlei Veranlassung. Die Gedächtnisleistung des fahrenden Personals bei der DSR war gegen jeden Zweifel erhaben, sonst wären wir nie in Nordkorea angekommen. Der Buddel mit der Schlange gaben die Lords allemal den Vorzug. Das Leeren derselben stellte sich als reine Mutprobe dar. Danach wurde die Flasche solange mit Weinblattsiegel nachgefüllt, bis nur noch das blanke Skelett des Reptils in der Flasche hing. Dessen angebliche Wirkung als Raketentreibstoff unterhalb der Gürtellinie verkehrte sich mit dem Nachfüllen immer mehr und letztlich ins Gegenteil. Allerdings gab es auch nichts, was abzuschießen gewesen wäre. Zusätzlich zu diesem Angebot stand ein

Glas mit Soleiern auf dem Tresen des Seemannsclubs, höchst selten und auch nicht jedermanns Geschmack. Der Seemann gierte eher nach einer Bockwurst mit leckerem Rostocker Senf und einer Flasche Frischmilch aus der Hafenkantine im Überseehafen.

Liniendienst DDR – Ferner Osten	
Ausgehend: ab Rostock	Eingehend: an Rostock
30. 5. M/S „Ronneburg“ DDR ETS Hamburg 6. 6., Rotter- dam 17. 7., Cobe 23. 7., Yoko- hama 28. 7., Shanghai 2. 8., Chungjin 29. 8.	13. 6. M/S „Quedlinburg“ DDR 21. 6. M/S „Nienburg“ DDR ETA Antwerp 26. 5., Rotter- dam 29. 5., Hamburg 3. 6., ETA Antwerp 6. 6., Rotter- dam 9. 6., Hamburg 13. 6.
27. 6. M/S „Quedlinburg“ DDR ETS Hamburg 3. 7., Rotter-	

Segelliste Fernost, 3. Reise MS RONNEBURG

Zu Differenzen mit den Behörden kam es diesmal glücklicherweise nicht. Ein Mitarbeiter der Maklerei sprach ausgezeichnet Deutsch, proletarisch-solidarisch in der DDR angeeignet, so dass es eigentlich keine grundsätzlichen fachlichen Verständigungsprobleme gab, solange er greifbar war.

Im Verlaufe der Liegezeit kamen wir durch die Produkte unserer Verdauung an der Pier so langsam fest, bis das Schiff nach 18 Tagen endlich den Hafen verlassen konnte. Diesen Zeitraum mag sich ein Kenner der heutigen Containerschiffahrt kaum mehr vorstellen.

Tatsächlich hatte sich ein knappes Jahr später nichts geändert an der Abfertigung in diesem Hafen. Auch diesmal liefen wir wie letztens von Yokohama kommend am 5. August 1970 durch die Tsugaru-Enge zwischen den Inseln Honshu und Hokkaido hindurch. Am frühen Morgen auf Reede eingetroffen, kam die Einklarierung mit einem Schlepper gegen 10 Uhr an Bord. Sie hätten uns wegen des herrschenden Nebels nicht früher gefunden. Anscheinend fuhren sie auf Sicht wie bei uns daheim die Volkswirtschaftsplaner. Wieder großes Palaver während der Einklarierung bis wir ein Stück näher an den Ost-Hafen heranrücken durften. Hier kamen die richtigen Schnüffler, die sich nun einige Stunden an Bord aufschossen. Das Ende vom Lied: Die uns heilige Kartoffellast wurde versiegelt, weil die Freunde in ihr Maden, made in Japan, entdeckt zu haben glaubten. Wir hatten die Erdäpfel dort gekauft, um zu überleben, wie es sich für Kartoffelfresser in den Augen unserer orientalischen Neubürger gehört. Dieser Akt roch nach einer späten Rache der Koreaner an der ehemaligen Besatzungsmacht. Auch verschiedene andere Vorräte der Kombüse wurden aus nicht näher definierten Gründen unter Verschluss genommen. Eine Herausforderung für den Koch, der nun nicht mehr alle Seiten seines dreisternigen Michelin-Könnens ausspielen konnte. Er musste vor Schreck erst mal auf Thüringer Rostbrätl zurückgreifen. Nicht die schlechteste Alternative. Der Dank gebührte unseren pingeligen Busenfreunden. Nach einigen Tagen brachten die Klassenbrüder Ersatz für die madig gemachten Kartoffeln. Sie reichten für zwei Mahlzeiten und sicherlich war das halbe Land dafür abgegrast worden. Bis dahin musste sich die Crew durch die Beilagen Reis und Teigwaren ernähren. Wir platzten vor Begeisterung, aber standen noch immer besser im Futter als die gesamte Chungjiner Stadtbevölkerung, von der manche vielleicht noch nie Kartoffeln gesehen hatten. Nach dem Löschen von 500 Tonnen diverser Güter begannen im West-Hafen wieder die zähflüssigen Ladearbeiten aller Arten von Metallen und dickwandiger Keramik. Dann feierten die Koreaner zwei Tage lang ihre Befreiung von den Japanern am 15. August 1945. Alle Räder standen still.

Neben uns lag die CAROLA REITH aus Hamburg. Dort rührte sich auch nichts. Wir stellten mit Genugtuung fest, dass wir nicht die Einzigen waren, die boykottiert wurden. Gegenseitige Besuche wie seinerzeit mit der LEIPZIG schieden von vornherein aus. Selbst in Nordkorea wurde uns der innerdeutsche kleine Grenzverkehr verwehrt. Irgendwie müssen die nordkoreanischen Genossen gewusst haben, was im 5. Stock des Reedereigebäudes gewünscht wurde, weil sie so strikt verfuhrten, um uns vor dem verderblichen Einfluss einer parlamentarisch getarnten Diktatur der Bourgeoisie zu bewahren. Wie sich nach 1990 herausstellen sollte, alles umsonst der Mühen.

Grundsätzlich wurde Landgang nur bis 23 Uhr gewährt. Was eben Landgang hier bedeutete – runter vom Schiff und 100 Meter weiter in den Seemannsclub. Obwohl die Behörden es uns nur gestatteten, sowjetische Schiffe oder Dampfer der eigenen Company zu besuchen, spielten sich im Seemannsclub und später am Abend im Hafengelände schlechtweg ans Herz gehende Verbrüderungsszenen zwischen Griechen, Ost- und Westdeutschen, Japanern und Russen aller Landesteile ab. Ein wohliger Schauer lief dem Zuhörer den Rücken herunter, wenn alle Nationalitäten gemeinsam das schöne Lied vom Mädchen aus Piraeus anstimmten. Die widrigen Umstände schweißten alle Fahrensleute zusammen, vor allem nachdem

sich die Mannschaften zwischendurch auf dem ebenfalls im Hafengelände liegenden Fußballfeld die Schienbeine lädieren durften. Da die Schikanen alle Völkerschaften gleichermaßen trafen, fühlten wir uns in unserem abendländischen Wertekanon mit den bundesdeutschen Seeleuten auf Augenhöhe. In Nordkorea waren wir so frei oder unfrei wie sie. 1970 lief eben alles noch etwas anders, bis dann die geradezu widerliche Abgrenzungshysterie einsetzte. Die Initiatoren flogen später als erste nach Mallorca. Es wäre eine Schmach ohnegleichen gewesen, hätten die Hamburger uns wegen unserer gleichen Ideologie wie die Nordkoreaner zu denen in die Ecke gestellt. Sie dachten auch überhaupt nicht daran, ganz im Gegensatz zu dem was mancher Bewohner im fernen Osten bis hin zur Oder später durch seine Brüder und Schwestern erleben musste. Nochmal zur Wiederholung: So recht im Herzen hundsgemein, das können nur Verwandte sein.

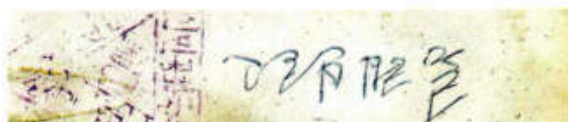
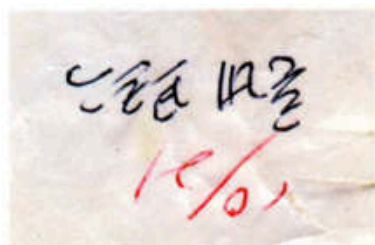
In Chungjin erreichte der proletarische Internationalismus für ein Zusammenleben aller Völker und Nationen in Frieden und Freundschaft jedesmal die Formen höchster Vollendung, ohne von einer Partei mit dem Holzhammer eingedroschen worden zu sein. „Aktivisten“, die nie über ihr Ferienresort hinausgekommen sind, geschweige denn bis nach Nordkorea, wollen dem Seemann heute erklären wie Völkerfreundschaft geht!

Über alle Grenzen hinweg blieb es die Liegezeit über friedlich – bis auf einen speziellen Zwischenfall. Das Schiff konnte nur mit Seefahrtsbuch verlassen werden, das bei Wieder-

anbordgehen dem Kalaschnikowträger vorgezeigt werden musste. Später wurde dieses Verfahren der nordkoreanischen Genossen durch die Hüter von Disziplin und Ordnung in den DDR-Häfen übernommen, nur auf die Kalaschnikow wollte man (noch) verzichten. Damit der Wachposten feststellen konnte, wer zu welchem Schiff gehört, wurde in jedes Buch ein Dokument mit koreanischen Hieroglyphen in Größe einer Walter-

Ulbricht-Briefmarke eingelegt. Papier schien knapp zu sein. Ein Matrose kehrte vom westdeutschen Dampfer ohne Seefahrtsbuch zurück. Es war ihm dort abgenommen worden. Der Wachposten ließ ihn daraufhin nicht

wieder an Bord. Das wollte unser Matrose absolut nicht einsehen und es entwickelte sich ein Handgemenge an der Pier, in welchem die Kalaschnikow von den Kontrahenten hin und her gezerrt wurde, begleitet von begeisterten Anfeuerungsrufen der über das Schanzkleid gebeugten Kollegen. Zu guter Letzt ging die Bändermütze des Wachpostens „über Bord“ und fiel in den Bach. Erst ein herbeigeeilter koreanischer Offizier konnte den Vorfall leidlich klären. Als sich die Gemüter gerade wieder beruhigt hatten, kam der nächste Lord ohne Seefahrtsbuch an, ebenfalls von dem westdeutschen Dampfer kommend. Wie sie dort überhaupt an Bord gekommen waren, entzieht sich der Kenntnis. Sie hatten offensichtlich den Wachposten übertölpelt. Der zuletzt Gekommene musste mehr als eine Stunde vor der Gangway ausharren. Unter großer Anteilnahme der Besatzung hat er dort auch sein Bauernfrühstück zum Abendbrot serviert bekommen und auf einem Poller sitzend eingenommen. Wegen der Vorfälle wurde der gesamten Besatzung ein temporäres Landgangsverbot durch die Behörden erteilt. Kapitän Wolfgang Wenke rief eine Bordversammlung ein, um nochmals auf die schwierigen Rahmenbedingungen in diesem Hafen hinzuweisen. Auch er war von der Schurigelei durch die fernöstlichen Freunde wie der Rest der Crew bedient. Um uns zusätzlich zu ärgern, klangen an der Pier 24 Stunden am Tag Hurra-Schreie aus den Lautsprechern, unterbrochen von Liedern mit solch blumigen Titeln wie: „Die rote Hingabe

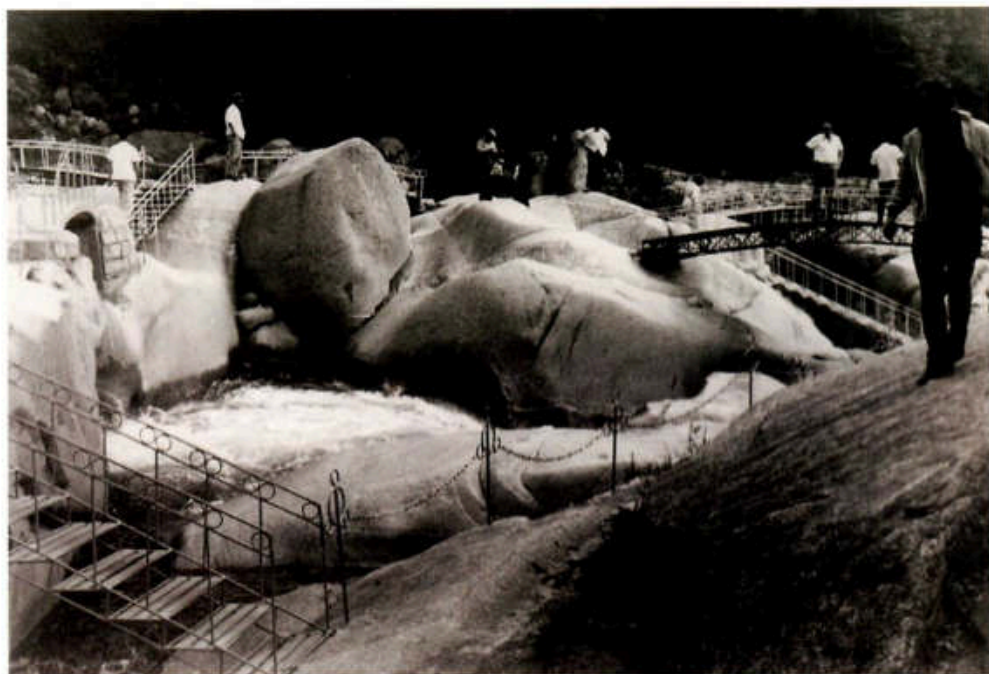


Einlagen Seefahrtsbuch

einer Krankenschwester“, „Das Lied einer Bluttransfusion“ oder „Wo bist du, mein geliebter General?“ Und im Seemannsclub ging der Schlangenschnaps zur Neige!

Nachdem wieder einmal Sack und Pack unter Deck verstaut worden waren, lief das Schiff nach Shanghai aus. Dort schlugen die Chinesen innerhalb von 36 Stunden 3.000 Tonnen um. In Chungjin hatten wir für etwas mehr wieder einmal vierzehn Tage gebraucht. Wiederholt erstaunlich auch, dass trotz der langen Liegezeiten rechtzeitig aus der Heimat an die Makleradresse „Chungjin Branch of the Ocean Shipping Agency, Sahangdong Songpyong District“ geschickte Briefe nie den Empfänger erreichten, sondern nach geraumer Zeit mit koreanischen Rücksendestempel wieder beim Absender im Briefkasten lagen. Immerhin hatten sie damit die Reise ans Ende der Welt und wieder retour geschafft, ebenso wie wir.

Im Sommer 1971 machte die RONNEBURG unter dem Kommando von Kapitän Manfred Glauer ihre vierte Reise nach Nordkorea. Wiederum wurde Anfang Juli im Ost-Hafen festgemacht, um 220 Tonnen binnen fünf Tagen zu löschen. Der Hafendurchlauf erstarbte in Routine und regte wegen seiner Organisation kaum noch jemanden auf, wenngleich anfangs versichert wurde, uns binnen weniger Tagen abzufertigen. Während dieser Liegezeit gelang es der Besatzung endlich, Land und Leute näher kennenzulernen, mehr das Land als die Leute. Wahrscheinlich hatte sich das Pflastern der Straße wie heute der Bau des BER solange hingezogen. An zwei Tagen wurde ein großartiger Ausflug mit dem Bus zu den heißen Quellen in die Berge unternommen, wie es anderen Besatzungen von DSR-Schiffen auch ermöglicht wurde. Am Straßenrand freudig winkende Junge Pioniere, aber dann nichts zu sehen außer Felsen und Bäumen. Deshalb bestand in der Taiga auch kein Fotoverbot wie sonst im Hafen, wo sich nur mit etwas Raffinesse vom ruhigen Brückendeck oder aus der Nock heraus Bilder schießen ließen. In der Bergidylle konnten wir wild drauflos knipsen. Mangels anderer Motive fotografierten sich die Seeleute gegenseitig vor dieser imposanten Kulisse. Rückreisend Halt in einem Kurbad, um in den heißen Quellen zu relaxen. In den BORDGESCHICHTEN wurde an anderer Stelle schon darüber berichtet.



Kurpark in den Bergen mit Aufpassern (links)

Wieder spielte der Fußball für die im Hafen liegenden Schiffe eine große Rolle. Und wieder wurden bei gegenseitigen Besuchen die Bande der Völkerfreundschaft auch zu unseren sowjetischen Genossen fester geknüpft, ganz ohne Weisung von oben. Feine Menschen, die schon im Persischen Golf mit Westgermanen und in Kanada mit Boys von der US-Navy gezecht hatten, wie sie erzählten. Beim Seemann klappte es eben mit der friedlichen Koexistenz der Systeme. Es stellte sich heraus, das Schicksal vereinte uns – keine Wohnung, die



Die blaue Lagune von Chungjin

Devisen knapp und an den Kauf eines Automobils war hie wie da zeitnah überhaupt nicht zu denken. Damals mutierten wir zu den heute viel geschmähten Russen-Verstehern.

Wiederum nach vierzehn Tagen, am 23. Juli 1971, verließ MS RONNEBURG letztmalig den Hafen von Chungjin. Großer Jubel brach sich Bahn, als der Lotse abgegeben wurde. Es ging wieder einmal auf Heimatkurs, zurück an die gegenüberliegende Seite des Globus.

Das Schiff kehrte während seiner insgesamt 25-jährigen Geschichte bei der Deutschen Seereederei nie wieder in diesen Landstrich zurück. Mag sein, dass wir in Chungjin eine der frühen Vorstufen des Kommunismus erlebten, wo am Ende jeder von jedem genug hat, im Gegensatz zum Hier und Heute, wo jeder nicht genug bekommen kann. Wir allerdings hatten von den Nordkoreanern genug, die leider unser Vorurteil jedes Mal auf's Neue bestärkten.

Und die Quintessenz von der Geschichte? Trotz Mangelwirtschaft lebten wir im Vergleich zu den Nordkoreanern schon damals in einer Wohlstandsgesellschaft. Mittlerweile heißt es Ende Gelände. Kehret um, tut Buße, das Jüngste Gericht ist nahe, skandieren die CO₂-Bewegten im Chor mit Greta, the kid. Freilich gemessen an dem, was die Klimakanzlerin gegen dieses drohende Verderben zuwege brachte, wird es schon nicht so schlimm kommen. Allerdings – Klimarettung und gegenseitiges Köpfeinschlagen schließen einander aus. Nach Schröder kam es schon einmal zu einem höchst bedenklichen Klimawandel. Russophobie – von dorthier droht die Apokalypse, nicht von einer Bockwurst zu viel auf dem Teller. Sollten die schmalspurigen Weltuntergangster, ohne Wissen um die noch immer drohende atomare Vernichtung, aber mit Absolutheitsanspruch und diktatorischen Verzichtsforderungen, dereinst in Kim-Kim-Kim-Jong-Un-Rufe ausbrechen, der Beifall ehemaliger Nordkoreafahrer der DSR dürfte mit Sicherheit nur verhalten ausfallen. Kim erfüllt ihre Maximalforderungen, verzichtet weitestgehend auf den Autoverkehr im Lande und seine Untertanen tragen kaum mehr als durch ihr Ein- und Ausatmen zum real existierenden Klimawandel in den Farben der Preußen – Schwarz-Weiß – bei. Selbst die Nordkoreaner möchten sich dieses letzte Vergnügen nicht nehmen lassen. So let's go! Auf ins rauchgeschwärzte Chungjin, in die Stadt des Hungers, mit dem größten ökologischen Wohlstand seiner Einwohner gleich nach Timbuktu. Doch wer möchte heute schon am eigenen Leibe erfahren, wie es sich zum Weltuntergang leben lässt? Vor allem den Freitagsasketen könnte es schwerfallen, sich für ein Ende Leberwurst stundenlang anzustellen zu dürfen. Wir Oldies but Goldies mussten es, holten noch die Milch in der Kanne, wir kennen uns mit Umbrüchen aus, verkrafteten einiges an Zumutungen, haben den Stürmen des Lebens und auf See getrotzt. Kyrie eleison – Herr, erbarme dich unser, falls es wieder andersrum kommen sollte. Oder wie der Optimist sagt: „Leute, kauft Kämme, es kommen lausige Zeiten!“

Aus dem Brigadebuch des MS INSELSBERG, 1977

Von Schweden angekauft und am 7. Dezember 1973 in Dienst gestellt, fuhr das erste Ro-Ro-Schiff der DSR, nach anfänglicher Time Charter, seither im festen Liniendienst zwischen Rostock, Helsinki und Kotka. Bis Ende 1976 hatte die Besatzung im Verlaufe dieser Zeit noch keinen nordischen Winter erlebt, wie man sich diesen für gewöhnlich vorstellt. Gleichwohl war auch im August 1976 wieder die Winterbereitschaft des Schiffes in Angriff genommen worden. Alle Bereiche des Bordbetriebes stellten sich auf einen strengen Winter ein, wenngleich auch diesmal niemand so recht an ein solches Szenario glauben mochte.

Doch schon im Dezember wurde die Besatzung eines Besseren belehrt. Die Temperaturen im Finnischen Meerbusen sanken bis auf minus 15 Grad. Das Meereis wurde zusehend stärker. Es ließ sich ausrechnen, wie lange es noch dauern würde, bis das Schiff bei seinem wöchentlichen Anlauf der finnischen Häfen auf die Hilfe von Eisbrechern angewiesen sein würde. Im Januar 1977 war es dann so weit. Das Eis hatte eine Stärke von 40 bis 50 Zentimeter erreicht und ohne Eisbrecherhilfe ging nichts mehr. Niemand an Bord hatte vorher größere Eisfahrten miterlebt und so bedeuteten die Umstände eine gewaltige Umstellung für die Crew. Mit Hilfe der finnischen Eisbrecher konnte aber der Fahrplan immer eingehalten werden. Mehrere Reisen wurden so erfolgreich absolviert.

Am 24. Februar 1977 morgens um 9.32 Uhr kam es zur Katastrophe. Das Schiff befand sich mit



Seerauch



Warten auf Eisbrecher



Eisfahrt mit Schiff auf dem Haken

Kollision in der Ostsee

Motorschiffe der DDR und Finnlands beschädigt

Rostock (ADN) Zehn Seemeilen nordwestlich der dänischen Insel Bornholm kam es gestern aus noch nicht geklärten Gründen zu einer Kollision zwischen dem DDR-Motorschiff „Inselberg“ und dem finnischen Motorschiff „Bore XI“. Dabei wurden beide Schiffe beschädigt. Im Maschinenraum des DDR-Frachters brach ein Brand aus. Bei den Löscharbeiten, an denen sich auch die Besatzungen des finnischen Schiffes und eines dänischen Feuerlöschbootes beteiligten, kam der leitende Technische Offizier der „Inselberg“, Werner Ballhause, ums Leben. Zwei Mitglieder der Besatzung, die leichte Verletzungen erlitten, befinden sich in einem schwedischen Krankenhaus in ärztlicher Obhut. Alle anderen Seeleute der „Inselberg“ sind wohlauf.

ADN-Meldung (07/1977)

Backbordseite in einem Winkel von 90 Grad getroffen. Neben dem Schaden durch die Kollision mit Wassereinbruch entstand bei einem dadurch ausbrechenden Brand weiterer Schaden an Schiff und Ladung. Der Leitende Technische Offizier Werner Ballhause kam im Alter von 54 Jahren im Verlaufe der Brandbekämpfung durch einen CO₂-Unfall ums Leben. Zwei weitere verletzte Besatzungsmitglieder mussten in einem schwedischen Krankenhaus anschließend ärztlich betreut werden. Das Schiff lag mit einer Steuerbordschlagseite von etwa 12 Grad in der See. Bereits um 10.10 Uhr traf beim Hauptdispatcher der DSR die Meldung über das Ereignis ein.

Durch die gute Informationsübermittlung vom Schiff zur Reederei konnte sich der Havariestab der DSR ständig über die Lage an Bord ein Bild machen. Schwedische Seenotkreuzer, ein dänisches Feuerlöschboot und zwei Torpedoschnellboote der Volksmarine waren der INSELBERG zu Hilfe geeilt. Ebenso kamen die Seenotkreuzer STOLTERA und ARKONA zum Einsatz. Der Motortanker SCHWARZHEIDE, auf der Reise von Skagen nach Danzig, hielt sich ebenfalls am Kollisionsort für ein eventuelles Eingreifen in die Rettungsmaßnahmen auf. Auch der Kollisionsgegner beteiligte sich an der Brandbekämpfung an Bord der INSELBERG. Die sofort zur Unterstützung ausgelaufenen Schlepper OLDENDORF und ELDE trafen gegen 22 Uhr am Unfallort ein und stellten eine Schleppverbindung her.

einer Ladung Stückgut auf der Reise von Helsinki nach Rostock. MS INSELBERG kollidierte im dichten Nebel bei einer Sichtweite von nur 100 Metern zehn Meilen nordwestlich Hammerode (Bornholm) mit dem finnischen Ro-Ro-Schiff BORE XI. Die INSELBERG wurde vom Steven der BORE XI in Höhe des Maschinenraumes achtern





Fahruntüchtig wurde die INSELSBERG nach Rostock geschleppt, wo sie am 25. Februar um 18.32 Uhr im Heimathafen festmachte.

Von dort bugsierten zwei Schlepper das Schiff am 7. März nach Göteborg in die Götaverken Cityvarvet. Hier wurden die umfangreichen Schäden, welche die Havarie vom 24. Februar verursacht hatte, repariert. Gleich nach Ankunft wurde das Schiff eingedockt. Zuerst mussten die Trümmer beseitigt und die beschädigten Sektionen aus dem Schiff herausgetrennt werden. Durch die Havarie stand der untere Teil des Maschinenraumes unter Wasser. Viele Elektromotoren, Aggregate und elektronische Maschinenüberwachungsanlagen waren untüchtig geworden, mussten demontiert und zur Überholung in die Werkhallen der Werft gebracht werden. Die Hauptmaschine war derart beschädigt, dass sie einer Generalreparatur unterzogen werden musste. Die beschädigten Sektoren wurden in den Hallen der Werft neu angefertigt, um sie nach der vorangegangenen Demontage wieder in das Schiff einzufügen. Es stellte sich heraus, dass der Umfang der Arbeiten größer war als sich anfangs überblicken ließ. Dadurch konnte die Werft ihren Termin zum Abschluss der Arbeiten nicht halten. Die größten Verzögerungen traten im Bereich von Maschine und Elektrik ein. Hier war das Maß der erforderlichen Reparaturen erheblich größer als zuvor angenommen.

Die Besatzung unterstützte die Reparaturarbeiten so gut sie konnte, half mit die Trümmer zu beseitigen und übernahm kleinere Arbeiten. Am 8. April konnten die Reparaturarbeiten beendet werden und einen Tag später erreichte MS INSELSBERG wieder einsatzklar den Rostocker Überseehafen.

Anmerkung der Redaktion: Die Brigade(tage)bücher bzw. Bordchroniken der DSR-Schiffe, soweit sie noch vom Förderverein Tradition Ostseeschiffahrt im ehemaligen DSR-Archiv am Kapitänsring in Rostock-Langenort verwahrt werden, könnten eine wertvolle und nahezu unerschöpfliche Quelle derart interessanter, wenn auch meist weniger tragischer Berichte für die BORDGESCHICHTEN sein. Es käme nur darauf an, diesen Schatz zu heben. Insgesamt mehr als 300 Archivposten warten darauf.



Eisbrecher KARHU

Gedanken zur Indienstellung des FAS STÖRTEBEKER

Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, wenn man etwa 20 Jahre später an Bord eines Schiffes kommt, von dem man ein Schwesterschiff mit in Dienst gestellt und auf einem Schiff des gleichen Typs seine erste Reise als Kapitän gemacht hat. Alles scheint einem gleich wieder vertraut – aber eben 20 Jahre später. Es ist etwas abgewirtschaftet. Die Ausrüstung, vor 20 Jahren das Modernste, macht einen antiquierten Eindruck. Aber der Schiffskörper ist wie eh und je fest, ist noch in der Lage, allen Stürmen zu trotzen – wie früher. Und manchen Sturm hat es bisher unversehrt überstanden, auch den „Schwarzen Frost“.

Diese Gedanken gingen mir durch den Kopf, als ich vor nunmehr eineinhalb Jahren auf der STÖRTEBEKER ex GÖRLITZ stand und nun die Übernahme des Schiffes für die Ausbildung von Schiffsoffizieren mit vorbereiten sollte. Noch war keine Besatzung an Bord, man war Offizier und Matrose zugleich. Doch dann kamen die Seminargruppen der Studenten tageweise oder auch eine Woche, viele in den Nachmittagsstunden, nach den Lehrveranstaltungen. Gemeinsam wurde das Schiff entrostet, bekam es neuen Glanz. Mancher dachte, dass ein gepflegtes Handelsschiff vielleicht besser gewesen wäre.

Als dann am 27. März 1981 der Flaggenwechsel stattfand, waren doch alle Studenten und die Besatzung gespannt, wie sich der Einsatz dieses Schiffes bewähren würde. Manche noch immer mit etwas Skepsis. Es fanden die ersten Ausbildungsreisen statt. (Am 20. April 1981 hieß es zum ersten Mal „Leinen los“ im Rostocker Fischereihafen Marienehe, die Fahrt des Fischerei- und Ausbildungsschiffes STÖRTEBEKER begann.) Trotz bestehender Unzulänglichkeiten fanden sie die große Zustimmung aller beteiligten Studenten. Heiß waren Diskussionen über einen möglichen Umbau und modernere Ausrüstung. Im Juni 1981 wurde die erste Fischereiausbildungsreise in den Nordostatlantik in das Fanggebiet Spitzbergen durchgeführt. Rundfunk und Presse registrierten dieses Ereignis aufmerksam, brachten etwas Unruhe in die Auslaufvorbereitungen, bis endlich die Reise begann. An Bord die Studenten der Seminargruppe B 71. Der Wach- und Ausbildungsdienst begann planmäßig.

Unwillkürlich wanderten dabei die Gedanken wieder zurück, als man selbst seine erste Reise als NO machte, an die Unruhe, die man beim Anblick des Lichtermeeres bei der Sundpassage verspürte, und dazwischen die vielen Leuchfeuer und schwimmenden Seezeichen, die den richtigen Weg zeigen sowie die kreuzenden Fähren. Immer wieder kontrollieren die Studenten die Richtigkeit ihrer Position, laufen häufiger in den Kartenraum. Man verspürt diese Unruhe auch bei den Studenten, obwohl sie ja unter Anleitung arbeiten. Aber sie wollen doch alles richtig machen. Jeder will sein Bestes geben, aber die Schwierigkeiten bei der komplexen Anwendung aller erarbeiteten Kenntnisse sind doch sichtbar. Vielleicht so wie damals bei uns auch?

Einen Tag später eine andere Situation. Von Kindesnes bis in Höhe Freie Stein werden wir von einem Verband der Bundesmarine eskortiert. Die Aufmerksamkeit bei den geringen Abständen der Schiffe untereinander wird zusätzlich gefordert.

Ob Seeleute nach längerem Schulbesuch noch seefest sind? Seit Auslaufen ist ständig schlechtes Wetter, W-NW 7–8, d.h. immer von vorne. Nach der langen Seefahrtspause schmeckt manchem das Essen nicht, muss mancher ganz schnell mal „austreten“. Im Kartenraum muss mehr als einmal das Arbeitsmaterial zusammengesammelt werden. Eine



Ausbildungsschiff für künftige Schiffsoffiziere.

Foto: Günther Köster

aus „Voll Voraus“ (05/1982)

Arbeitsplatte ist eben doch kein Kartentisch. So geht es bis in die Barentsee, erleben wir Ende Juni einen kleinen Schneesturm. Als endlich das Wetter sich soweit gebessert hat, dass die Fischereiausbildung beginnen kann, bleibt nur noch wenig Zeit. Als das Netz das erste Mal ausgesetzt wurde, kam beim Kapitän, I. NO und den Bootsleuten wieder die Unruhe durch. Was werden wir fangen, wie geht das Geschirr, werden die Studenten das Geschirr klar ausfahren? Sie konnten es und trotz der großen Maschenweite wurden einige Fische gefangen; bescheiden nur, aber für den dahingeschmolzenen Eisvorrat ausreichend. Der Räucherofen ging nicht mehr aus und frischen Fisch gebraten, gebacken und gekocht gab es nun ständig. Zwölf Stück Katfischfilets soll jemand zum Abendessen verspeist haben. Arthur, unser Koch, kam aus dem Staunen nicht heraus.

Als es dann auf Heimreise ging, ließ sich aber auch sagen, dass alle Kursanten ihre fachlichen Aufgaben gut gelöst und in ihrer Wache doch erheblich an Sicherheit gewonnen hatten. Den Wachdienst konnten sie nahezu selbständig durchführen. Für uns als Ausbildungs-offiziere eine gewisse Befriedigung, zeigte sich doch, dass die gemeinsamen Anstrengungen sich gelohnt haben.

(VV Mai 82)

Abschied vom Schulschiff STÖRTEBEKER

Dem interessierten Leser der BORDGESCHICHTEN sollte die folgende Geschichte nicht vor-enthalten werden, da ich gewissermaßen zu ihrem Niederschreiben gedrängt wurde. Dem geschätzten Drängelnden war wohl nicht so recht klar, dass meine Karriere in der Seefahrt kaum echte Schnittmengen mit den Erfahrungen der üblicherweise hier aktiven Autoren bietet – von einer Ausnahme abgesehen.

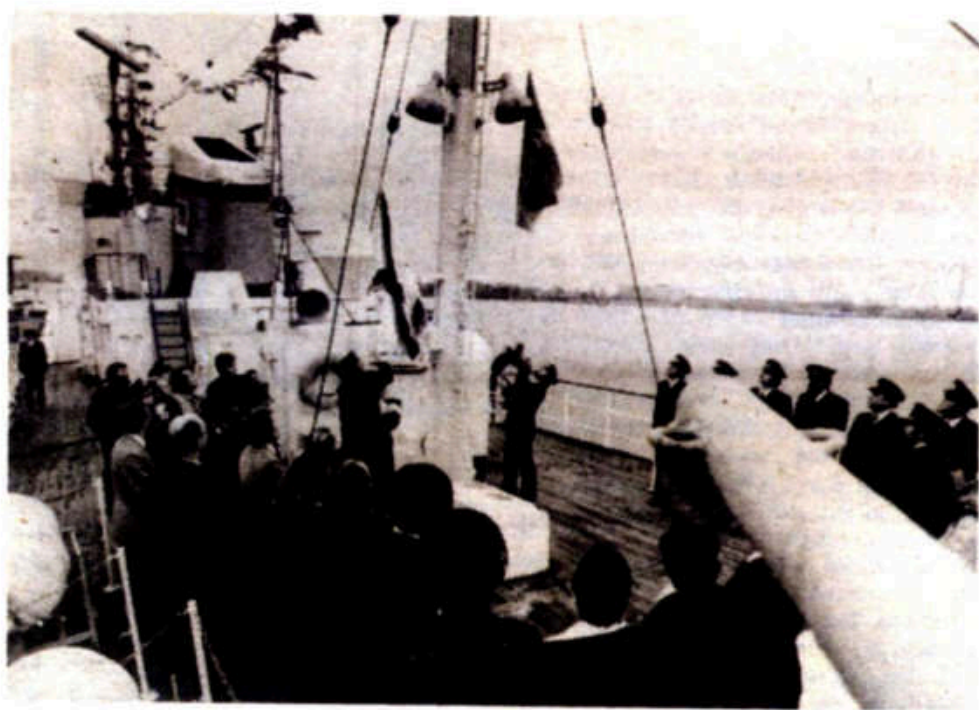
Meine Seebeine wuchsen mir bei der Volksmarine, wo ich schließlich Kommandant eines Schiffes wurde. Von der anstehenden Wende in der damaligen DDR ahnte noch niemand etwas, als ich auf meinen Wunsch hin die Gelegenheit für ein externes Studium an der IHS Warnemünde/Wustrow erhielt. Dieses absolvierte ich mit Erfolg und als Herr Eppelmann, der Pfarrer, hierzulande zum Verteidigungsminister mutierte, bedeutete dies für mich ein klares Signal, mich nun nach einem vernünftigen Job umzuschauen. Meine Worte damals: „Wenn der Eppelmann Verteidigungsminister kann, kann ich Papst.“ Ich kündigte bei der Marine – das war in jener Zeit problemlos möglich – packte mein Patent A5 ein und begab mich u. a. zur Heuerstelle in Brake, wo mir Anfang Dezember 1990 eine Heuer als Alleinsteuermann auf dem Kümo eines „Appelbauern“ vermittelt wurde.

Die Umstellung vom Bordbetrieb eines Marineschiffes auf das Leben an Bord einer „Seeschlange“ erwies sich als ein echtes Abenteuer. Ich lernte dazu, überstand die zum Teil harte Zeit unbeschadet und fuhr, später auch weltweit, mein Patent A5 aus. Nach den vielen Häfen Europas zwischen Spanien, Nordkap und dem Baltikum steuerten wir nun den „Rest der Welt“ an. Mit Schwergut von Irland nach Buenos Aires, im Ballast nach Surinam, von dort eine Ladung Reis nach Rotterdam. Während einer Reise mit Stückgut nach Westafrika lenkte der Lotse in Port Harcourt unsere Aufmerksamkeit auf eine verlassene Investruine. Hier sollte, mittlerweile holte sich der Dschungel das Terrain zurück, eine Seefahrtsschule für künftige Nautiker Afrikas entstehen. Aus den Fensterlöchern in unverputzten Ziegelwänden wucherten Palmen. Genau diese „Seefahrtsschule“ sollte mir später einen Job bescheren. Schließlich wurde auf meinem Schiff die deutsche Flagge eingeholt, die „Eistüte“ (Antigua-Flagge) gehisst und der deutsche Steuermann, also ich, konnte gehen.

Es folgte beinahe nahtlos der Job als Alleinsteuermann auf einem kleinen Containerschiff, welches von Unifeeder gechartert war. Hier lernte ich, dass die Notwendigkeit von Nachtschlaf im Allgemeinen völlig überbewertet wird. Dennoch, das Schiff war gut, die Crew ein echtes Team und der polnische Koch der beste seiner Gattung, welcher mir je an Bord begegnete. Als ich dann, mit Ringen unter den Augen, nach zwei Monaten in den Urlaub ging, wusste ich noch nicht, was kommen würde. Auch auf diesem Schiff wurde die deutsche Flagge eingeholt. Ahnungslos rief ich die Reederei wegen irgendeiner Routinefrage an und wurde am anderen Ende der Leitung in Ostfriesland freudig begrüßt: „Gut, dass Sie anrufen. Wir werden Sie kündigen ...“ Wir hatten Frühjahr, das Wetter war schön, was soll's.

Die Heuerstelle in Rostock vermittelte mir dann einen Job als Chief Mate auf einem Containerschiff, Einsatzgebiet Fernost. Ich freute mich natürlich auf diese neue Erfahrung, musste bis dahin aber noch einige Monate „stempeln gehen“.

Plötzlich jedoch ergab sich die Gelegenheit, diese Zeit zu überbrücken und hier finden wir nun auch die Schnittmenge zu den beruflichen Lebensläufen vieler Autoren und wohl auch Leser der BORDGESCHICHTEN. Ich wurde als Chief Mate auf dem ex-Schulschiff STÖRTEBEKER unserer Warnemünder Seefahrtsschule angemustert. Generationen von Seefahrtsschülern



Mit feierlichem Flaggenwechsel erhielt Ende März die Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow das Kommando über das neue Schulschiff MS „Störtebeker“. Der ehemalige Trawler aus dem Rostocker Fischkombinat wurde mit Unterstützung der Kombinate und Betriebe der Seewirtschaft von Grund auf umgestaltet und als Parteitagsobjekt der Bildungseinrichtung übergeben. Auf Ausbildungsfahrten vor der DDR-Küste, im Ostseeraum und bis ins Nordmeer werden zukünftige Schiffsoffiziere eine praxisbezogene Ausbildung erhalten.

Foto: ZB/Günther

aus „Voll Voraus“ (05/1981)

sammelten hier praktische Erfahrungen und erlebten zum Teil Unglaubliches, bevor sie als junge Offiziere auf die Flotte losgelassen wurden.

Das Schiff dümpelte nunmehr bereits lange Zeit ohne Aufgabe im Hafen vor sich hin. Die Seefahrtsschule in Warnemünde, zunächst auch noch im Ostseebad Wustrow, konnte unter den neuen Rahmenbedingungen in Mecklenburg-Vorpommern nicht mehr die erforderlichen Mittel für den Betrieb des Schulschiffes aufbringen.

Schließlich hatte jemand in der Internationalen Schifffahrtsorganisation die glorreiche Idee, dass die künftigen schwarzen Nautiker in Port Harcourt ganz bestimmt ein Schulschiff benötigen würden. So ein Projekt muss natürlich finanziert werden und es fand sich in Bayern tatsächlich ein solventer Sponsor mit guten Geschäftsverbindungen nach Lagos. Nun stand einer umfassenden Werftliegezeit für die STÖRTEBEKER nichts mehr im Wege. Ich musterte mit meinem Wissen um den Stand der Dinge in Port Harcourt verhalten grinsend in der Neptunwerft an, nach und nach komplettierte sich die Crew und auch dank unseres aktiven Mitwirkens konnte das Schiff zum geplanten Termin fertiggestellt werden. Der bayrische Geldgeber würdigte unseren Einsatz mit 3000,- DM Kollektivprämie – ein einmaliges Erlebnis für mich nach 1989.

Die Bayern hatten dann noch ein paar weitere Ideen. Eine davon war deren freudiger Erkenntnis geschuldet, dass sie ja noch nie zuvor ein Schiff ihr Eigentum nennen konnten

und dieses aber sehr bald auf Nimmerwiedersehen in Nigeria verschwinden würde. Also luden sie sich selbst zu einer etwas ausführlicheren Probefahrt ein. In der Folge orderte mich unser Kapitän längsseits und würdigte meine beruflichen Erfahrungen mit der Anweisung: „Du kommst von der Marine, mach einen Plan für die Bayern! Samstagmittag ablegen, Sonntagabend wieder fest im Fischereihafen von Rostock.“

Dies war dann der Plan: Verholen zu einer Ankerposition südlich von Staberhuk in den Windschatten der Insel Fehmarn, Grillparty an Deck, nächtliche Überfahrt zum Königsstuhl, Sonnenaufgang vor den Kreidefelsen, Heimreise durch die Kadettrinne, pünktlich fest in Marienehe.

Der Kapitän war einverstanden und ich bereitete mit der Crew das Schiff für die Gäste vor. Grillgut, Salate usw. wurden angeliefert, natürlich reichlich geistige Getränke.

Technisch umfassend überholt, frisch im Lack, alles auf Hochglanz – so präsentierte sich die STÖRTEBEKER ihren Eignern auf Zeit. Der Bootsmann und ich, wir waren das Begrüßungskommando am Fuß der Gangway. An Deck standen Männer bereit, um das Gepäck zu den Kammern zu bringen. Unsere herzliche Begrüßung auf der Pier wurde von den Managern kühl, mit leichter Tendenz zur Abgehobenheit erwidert. Wir wahrten die Kontenance und als der letzte Gast an Bord war, verkündete der Bootsmann: „Die füllen wir heute Abend ab!“

Schließlich hieß es „Leinen los!“ Vorbei am Seehafen, dann durch den Seekanal erreichte das Schiff die offene See. Vater und Sohn, die beiden Hauptmaschinen, sorgten dafür, dass wir mäßig gegen den Nordwestwind stampfend noch am Nachmittag die Ankerposition im Lee der Insel Fehmarn erreichten. Auf dem Hauptdeck wurde die Party vorbereitet, der Grill in Gang gesetzt, Stehtische aufgebaut, eine Bar improvisiert. Nahezu die gesamte Crew, natürlich auch unsere Stewardess, war mit der Betreuung und Bewirtung der Gäste betraut. „Gnädige Frau, darf es noch ein Glas Champagner sein?“ „Bevorzugen Sie schottischen Whisky, mein Herr?“ „Selbstverständlich – zwei Bier für Sie ...“ Wir hatten alle Hände voll zu tun, waren gut motiviert und das Resultat konnte sich schließlich sehen wie auch hören lassen. Das zuvor reserviert-steife machte eine Metamorphose zum locker-ordinären Publikum durch. Einige zogen sich dann auf ihre Kammern zurück, andere zückten die Spielkarten in der Offiziersmesse, während wir den Kurs nach dem Kap Arkona absteckten, den Anker lichteten und Fahrt aufnahmen.

Am frühen Morgen in der 4-8-Wache hatte ich dann meinen großen Auftritt. Per Public Address System informierte ich alle über den unmittelbar bevorstehenden Sonnenaufgang am Königsstuhl. Die harten Skatbrüder aus der Offiziersmesse waren die ersten auf der Brücke, einige weitere müde Gestalten folgten und der Sonnenaufgang gab sein Bestes. „Steuermann, mach mir mal 'nen Kaffee!“ „Gerade wurde die Kanne geleert, aber neuer ist unterwegs.“ „Sch... drauf, dann trink ich noch ein Bier, aber das wirft mich vier Stunden zurück.“ Des Bootsmannes Plan vom Vortag wurde ganz offensichtlich gut umgesetzt.

Irgendwann folgte ein kräftigendes Frühstück und Kap Arkona war an Backbord achterlicher als querab. Da wurde einer unserer VIPs übermütig und wünschte sich nach all den tollen Erlebnissen noch einen kleinen Sturm, um seine Erfahrungen auf hoher See abzurunden. Petrus ließ sich tatsächlich nicht lumpen und sorgte wunschgemäß dafür, dass der Nordwest auffrischte. Die See kam quer von Steuerbord, was die STÖRTEBEKER – ex GÖRLITZ – aufgrund ihrer Rundungen in reges Schaukeln versetzte. Fast alle betroffenen Bayern entschieden sich daraufhin, ihre Probleme über das Schanzkleid auf der Leeseite loszuwerden. Nun gab es eine Person aus dem Top-Management, welche sich unmöglich kotzenderweise neben den Herrschaften aus den niederen Führungsetagen zu positionieren imstande fühlte. Diese Person entschied sich daraufhin unglücklicherweise für die Luvseite, hatte diese immerhin ganz allein für sich.



Bordpraktikum künftiger Nautischer Offiziere auf STÖRTEBECKER
(11. Nov. 1983)

Das Anlegemanöver in Marienehe wurde dann eines der besonderen Art. Bei herrlichem Wetter, die Sonne lachte, alle Passagiere hatten sich von den Strapazen ganz gut erholt und standen schaulustig an Deck, während sich das Schiff im stumpfen Winkel zügig dem angepeilten Liegeplatz im Rostocker Fischereihafen näherte. Der Kapitän stand in der Backbordnock, ich am Maschinentelegraphen, welcher so richtig im Old Fashion Style mit „Bim Bim Bim“ arbeitete. Der Hebel lag auf „Zurück – Achtung!“. Ob

der Annäherungsgeschwindigkeit war ich schon leicht beeindruckt, als von der Back dann auch die Entfernungen im flotten Takt eintrafen: „50 – 45 – 40 ...“ Nun kam das Kommando „Zurück – Langsam!“ Ich legte den Hebel wie geheißsen, die Maschine quitierte, aber nichts geschah. Also meine Information: „Maschine fasst nicht an.“ Von vorn trafen die Meldungen „35 – 30 ...“ ein. Unser „Reiseleiter“ bewahrte die Ruhe und befahl „Zurück – Halbe!“ – wieder nichts! Stattdessen von der Back: „25 – 20 – Das wird eng!“ Meine unmittelbare Verantwortung beim drohenden Desaster hielt sich in Grenzen und so erwartete ich eher neugierig als gestresst, was nun kommen würde. Es war zunächst mal ein Kapitän, der äußerlich nicht die Ruhe verlor und sehr gefasst sein nächstes Kommando gab: „Zurück – Voll!“ Von vorn: „15 – 10...“ und von mir endlich die Rückmeldung: „Maschine fasst an!“ Der große Propeller am kleinen Schiff war für das Schleppen schwerer Fischereinetze konzipiert worden und entfaltete jetzt quasi im Ballast eine fulminante Wirkung. Die STÖRTEBECKER verlor augenblicklich an Fahrt, der Schultereffekt der Schraube bewirkte bei unserem ziemlich stumpfen Anlaufwinkel einen rasanten Dreh nach Steuerbord – und plötzlich lagen wir parallel am zugewiesenen Liegeplatz, ganz ohne Bums. Unsere Bayern waren begeistert. Die dachten, wir machen das immer so und es gab Standing Ovationen vom Hauptdeck in Richtung Backbordnock, wo sich unser Kapitän scheinbar ungerührt feiern ließ.

Die Gäste verabschiedeten sich nach all diesen Erlebnissen wesentlich bürgerlicher als ihnen tags zuvor die Begrüßung gelungen war und vor uns stand nun die Aufgabe, das Schiff für seine Reise nach Lagos auszurüsten, natürlich auch zu bunkern. Und eine weitere Idee unserer Sponsoren musste umgesetzt werden.

Für ihre Niederlassung in Lagos wurden spontan drei VW-Busse gekauft und uns als Decksladung beschert. Wer das Hauptdeck der STÖRTEBECKER kennt, kann erraten, welches 3-D-Puzzle ich als Chief Mate zu bewerkstelligen hatte, um keine Schäden an Ladung und Schiff zu verursachen. Irgendwie gelang es mir, die drei Bullis um die Fischluke zu verteilen ohne anzuecken.

Nun kamen Proviant, Frischwasser und die Bunkerbarge. Für künftige Events im Zuge der anstehenden Übergabe des Schiffes in Nigeria wurde eine zusätzliche Zoll-Last mit allerlei edelsten Getränken bestückt.

Es folgte das unweigerlich letzte Ablegemanöver der guten alten STÖRTEBECKER im Hafen von Rostock. Zahlreiche Vertreter – aktive wie auch Ruheständler – der Seefahrtsschule standen auf der Pier und nahmen bewegt Abschied von ihrem einstigen Baby. So manche heimliche Träne glitzerte in diesem oder jenem Auge.

Vor uns jedoch lag ein letztes großes Abenteuer an Bord des Schulschiffes. Das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite. Bei sommerlichen Temperaturen und strahlender Morgensonne trieben Vater und Sohn das Schiff durch die Mecklenburger Bucht in den Fehmarnbelt. Unser Reiseplan gab uns reichlich Zeit bis zur erwarteten Ankunft auf der Reede von Lagos. Also konnten wir getrost das Geld für eine Kanalpassage sparen und den Weg um das Kap Skagen wählen. Weit oben im Norden, in der dunklen Nacht herrschte gute Sicht, kam ich auf die Brücke, wo unser Kapitän die Wache ging. Gerade rechtzeitig, um die Frage der ebenfalls anwesenden Stewardess, die ein Auge fasziniert auf unseren gemeinsamen Vorgesetzten, das andere auf das strahlende Firmament gerichtet hatte, zu vernehmen: „Kapitän, ist dies da oben das Kreuz des Südens?“ Der Kapitän und ich, wir bemühten uns mit Erfolg um gentlemanlikes Auftreten und verkniffen uns den mit Macht an die Luft drängenden brüllenden Lacher. Die Szene jedoch hielt sich als Running Gag bis zum Ende der Reise.

Selbst die Nordsee nahm freundlich Abschied von der STÖRTEBECKER. Den Englischen Kanal passierten wir ohne jeglichen Stress bei guter Sicht und mäßigem Schiffsverkehr. Als wir Ouessant an Backbord hatten, den Kurs nach SSW absetzten und die aktuelle Wettervorhersage aus dem Fernschreiber tickerte, beschlossen wir daraufhin spontan, am folgenden Abend an Deck eine erste Grillparty mit der Crew abzuhalten.

Das freie Deck auf der Backbordseite hinter der Lehrbrücke wurde als geeigneter Platz für das Event auserkoren und entsprechend vorbereitet. So traf sich am lauen Sommerabend die maximal mögliche Zahl der Seeleute an der langen Back, und wir gingen zünftig zur Sache. Einige Bierchen, Steaks und Bratwürste boten eine gute Grundlage zum Vertiefen der zwischenmenschlichen Beziehungen. Unser Funker, ein toller Typ, ex Offizier der Bundesmarine, war das einzige Besatzungsmitglied, welches nicht der DDR-Schifffahrt entwachsen war. Mit ihm und Johnnie Walker verbrachte ich etliche gemütliche Abende bis zu meinem Abmustern in Lagos. Der Kalte Krieg musste schließlich umfassend ausgewertet werden. Eine These von mir war dabei, dass die Liebe zum Frieden dem Sozialismus ohne Zweifel wesenseigen war, denn sonst wären wir ja wohl am Freitagnachmittag losmarschiert, vorbei an leeren Kasernen und hätten am Montag an der Atlantik-Küste gestanden. Die nicht zu ignorierende Antwort unseres Funkers lautete: „So hätte es wohl nicht funktioniert, denn euer Angriff wäre mit Sicherheit am ersten Baumarkt wegen Staunens stecken geblieben.“ Dieser



STÖRTEBECKER am Passagierkai von Las Palmas

Meinungsaustausch von zwei ehemaligen Gegnern im Offiziersrang, moderiert von Johnnie Walker, fand also auf höchstem Niveau statt. Auf der Grillparty jedoch wurden breitere Themen erörtert, Storys aus der Fahrenszeit machten die Runde, von der Familie zu Hause wurde berichtet und der Kapitän verkündete zu unser aller Freude, dass wir in Las Palmas, wo wir erneut bunkern und ausrüsten sollten, unsere Kollektivprämie „auf den Kopf hauen“ würden. Dieser ersten folgten noch einige weitere Grillpartys auf der Reise nach Süden.

Las Palmas – das klingt nach Urlaub, Strand und Sonnenschein. Uns führte der Job dahin – was für ein Leben! Als Schulschiff erhielt die STÖRTEBEKER am Passagierkai mitten in der City kostenfrei einen attraktiven Liegeplatz. Der Reiseplan bis zu unserem Zielhafen gestattete uns hier einen Aufenthalt über mehrere Tage und wir nahmen die Gelegenheit bei bester Laune wahr.

Wieder einmal orderte mich der Kapitän in seine Kammer zur Beratung. Thema: „Wie wollen wir die Kollektivprämie verbraten?“ Am Ende entstand der Plan, dass wir die Crew im Sinne einer akzeptablen an Bord verbleibenden Sicherheitswache halbieren und mit den beiden Gruppen jeweils eine Tagestour auf der Insel unternehmen, so richtig mit eigens gechartertem Bus, Sightseeing, Baden im Atlantik und Ausflug in die Berge.

Zunächst einmal durften wir jedoch – der Kapitän und ausgewählte Crewmitglieder – einer Einladung unseres „Reeders“ folgen, der in Las Palmas zu uns stieß, um die restliche Reise mit uns gemeinsam auf dem Schiff zu verbringen. In einem Nobel-Restaurant wurde reichlich aufgefahren und gefeiert. Die unverkrampft seemännische Fröhlichkeit einiger Teilnehmer der Party trug der Würde der Veranstaltung nur unzureichend Rechnung und der „Reeder“ – nur er – war not amused.

Ich wurde dann vom „Alten“ zum Gruppenführer der zweiten Schar für die Inselrundfahrt ernannt. Zum verabredeten Zeitpunkt erschien unser Bus morgens am Liegeplatz. Wir bestückten ihn zunächst einmal mit zwei Kisten Bier und waren somit ausgerüstet für den Kollektivausflug. Nachdem wir einige Sehenswürdigkeiten der Stadt wie das Centro Comercial, den Santa-Catalina-Park und den Jachthafen passiert hatten, steuerte unser Fahrer den Bus weiter nach Süden vorbei am Flughafen in Richtung der Playa de Ingles mit ihrem weiten Sandstrand. Das Bad in der sanften, blauen Dünung des Atlantiks bei fortlaufender Zahlung der Heuer mit anschließendem kühlen Bier kann rückblickend als angenehm verbrachte Arbeitszeit bewertet werden. Die Tour führte uns nach dem Abtrocknen in die Berge. Unser Bus schnaupte entlang der Serpentin in einer Schlucht bis an deren Ende den Berg hinauf, wo für uns in einem Höhlenrestaurant Plätze reserviert waren. Wir nutzten bei herrlichem Wetter den Freisitz außerhalb des Höhlenlabyrinths und genossen bei einer spektakulären Aussicht das leckere Essen. Der Aufenthalt im Bar-Restaurante Tagoror war zweifelsohne nicht nur ein geografischer Höhepunkt hunderte Meter über N.N.

Über Berg und Tal fuhr unser Bus gemächlich zurück zum Liegeplatz in Las Palmas. Von den beiden Bierkisten war nur noch Leergut vorhanden, als wir auf dem Passagierkai wieder festen Boden unter den Füßen hatten.

Es blieb auch noch Gelegenheit für individuelle Landgänge. So fand ich eines Abends unseren Bootsmann, ansonsten frönte er einem bemerkenswert asketischen Lebensstil, umgeben von einigen unserer Leute, eine fette Churchill-Zigarre paffend und den Cognac-Schwenker in der Hand auf dem Freisitz einer der unzähligen Bars in der Stadt. Am nächsten Morgen litt er offensichtlich infolge der ihm nicht so vertrauten Genüsse, aber er ließ mich wissen, dass diese Aktion auf seiner To-Do-Liste stand, nachdem er hier als valutatechnisch minderbemittelter DDR-Fischer so oft gegrübelt hatte, ob er sich neben einer Postkarte für die Lieben daheim auch noch ein Bier würde leisten können.

Auch die schönsten Tage haben unweigerlich ein Ende und so setzte unser Schiff seine Reise in eine ungewisse Zukunft fort. Noch lange konnten wir auf dem Radar achterlich das Echo

des Pico del Teide auf der Insel Teneriffa beobachten. Die Fischgründe südlich der Kanaren waren dicht „bevölkert“ mit Fang- und Verarbeitungsschiffen aus aller Herren Länder. Unser Kapitän – ex Fisherman – konnte sich diesem Fluidum nicht verweigern. Mit sehnsüchtigem Blick schaltete er die Fischlupe (So etwas hatten wir tatsächlich auf der Brücke!) ein und konnte am Ende sein Jagdfieber mangels Fanggeschirr doch nicht stillen.

An Backbord, im Osten am Horizont zu erahnen, passierten wir Dakar. Auf dem Radar war die charakteristische Kontur des Küstenverlaufs deutlich auszumachen. Irgendwo, fern im Westen, mussten sich die Kapverdischen Inseln befinden. Ohne Zwischenfälle erreichten wir schließlich zwei Tage vor der verabredeten Ankunft die Reede von Lagos und unser Kapitän rief den „Schiffsrat“ (old school!) zur Tagung in sein Büro. Das waren bei uns der „Alte“, der Chief-Ingenieur, der Chief Mate (also ich) und der Bootsmann. Der einzige Tagesordnungspunkt war die Frage, wie wir uns den Besonderheiten eines zweitägigen Aufenthaltes auf dieser Reede stellen wollten. Immer wieder kam und kommt es hier zu teilweise äußerst brutalen Überfällen durch Piraten zu nächtlicher Stunde auf ankernde Schiffe. Die Russen ließ man erfahrungsgemäß in Ruhe, weil sich die Verbrecher an Bord russischer Schiffe wiederholt blutige Nasen geholt hatten. Vermutlich liegt es daran, dass der Russe ohne Nutella aufwächst. In der übrigen seefahrenden Community setzte sich wegen der Gefahr durch Piraten deshalb die Tradition durch, abends den Anker zu lichten, danach bis zu 200 Seemeilen nach Süden in die offene See abzulaufen und morgens wieder auf der Reede zu erscheinen.

Wir entschieden uns zum nächtlichen Verbleib auf unserem Ankerplatz, in der Gewissheit, dass unser Schiff quasi als ein Geschenk an die nigerianische Militär-Junta für die Piraten unantastbar sein müsste. Bisher ließ der Staat Nigeria diese Gangster eigentlich ungeschoren agieren und dieses Privileg würden sie wohl kaum aufs Spiel setzen wollen. Der weitere Verlauf des Geschehens bis zum Einlaufen bestätigte unseren Entschluss, aber neue Bewährungsproben waren zu meistern.

Von unserem „Reeder“ wurde ich persönlich gebrieft, damit ein für die Liegezeit in der Marinewerft geplanter Empfang nahezu der gesamten nigerianischen Hautevolee glatt über die Bühne gehen konnte. So durfte ich die Schätze unseres Special Bonded Stores in Augenschein nehmen und mir wurde klar, dass dies mit Sicherheit eine noble Party werden würde. Champagner, erlesene Weine, Remy Martin, Chivas Regal, russischer Wodka und diverse leckere Biersorten warteten auf ihre Vernichtung. Die feste Nahrung war bei einem Catering Service bestellt worden und als die Location vor Ort sollte nach den großartigen Erfahrungen vor Staberhuk wieder unser Hauptdeck dienen. Die Wettervorhersage ließ diesen Plan realistisch erscheinen. Nun mussten nur noch meine „Deckslöwen“ motiviert werden, damit sie – dem Riesenspektakel angemessen – als Servicepersonal in Erscheinung treten konnten. Unsere Crew an Deck bestand ausschließlich aus erfahrenen Hochseefischern, welche ich jetzt mit Uniformen im Marinelook einkleiden und in ihren nicht alltäglichen Job bei der Betreuung höchster Würdenträger Nigerias einweisen sollte. Wüste Empörung, politisch inkorrekte Bemerkungen vom Feinsten schlugen mir entgegen. Leider kann ich diese hier nicht wiedergeben, damit die BORDGESCHICHTEN nicht auf dem Index erscheinen müssen. Also waren nun meinerseits Führungsqualitäten in einer auch für mich außergewöhnlichen Situation gefragt. Ich stellte mich der Herausforderung und zeigte meinen Lords einen Schlüssel – den Schlüssel zu unserem Special Bonded Store. Dazu bekamen sie die Information über die Reichtümer, zu welchen jener Schlüssel Zutritt verschaffte. Die Wut und Ablehnung der Seebären wichen schlagartig regem Interesse. Und als ich dann verkündete, dass ich nach dem geplanten Ende des Empfangs gegen 22 Uhr noch immer die Schlüsselgewalt haben würde und bei guter Performance durchaus gewogen wäre ..., wich das rege Interesse purer Begeisterung. Bereitwillig ließen sie sich nun für den großen Auftritt zur Probe einkleiden und freuten sich fortan auf die Zeit in Lagos.

BMT – Black Man's Time – konvergiert erfahrungsgemäß nicht sehr oft mit unserem Zeitgefühl. Ausnahmen bestätigen jedoch die Regel und pünktlich machte die Ankerwache zwischen den Molenköpfen ein Schnellboot der Navy aus, welches nicht über UKW – wie von uns erwartet – Kontakt zu uns aufnahm. Nein, es rief uns mit Morsealphabet via Signallampe an! Ich war nicht auf der Brücke, aber jemand erinnerte sich meiner Marine-Vergangenheit und so ereilte mich prompt die Durchsage „Chief Mate auf die Brücke!“. Und siehe da: Gelernt ist gelernt! Ein Marinelotse wies uns an, vor Anker zu bleiben und die Lotsenleiter an der Steuerbordseite klarzumachen. Am Ende musste der Ortskundige dank unseres niedrigen Hauptdecks nicht weit bis zur Schanzkleidpforte klettern. Und das war auch gut so, denn der Marineoffizier war aufgepäppelt wie Napoleon in seinen besten Zeiten. Dazu baumelte ein ausgewachsener Säbel an seiner linken Seite vom Gürtel, welcher die längere Kletterpartie auf einer Lotsenleiter zur Zirkusnummer hätte werden lassen.

Nun also war es so weit. Unsere STÖRTEBEKER steuerte ihren neuen Heimathafen an. Die Revierfahrt erwies sich als unkompliziert, da sich die Marinewerft in kurzer Distanz hinter den Molenköpfen gleich auf der Ostseite des Fahrwassers befindet. Ein kurzer Dreh nach Steuerbord, aufstoppen und schon waren wir mit der Backbordseite an unserem Liegeplatz fest. Unweit von uns lag die Fregatte F89 ARADU in der Werft, das zu dieser Zeit eigentlich schlagkräftigste Marineschiff des afrikanischen Kontinents (Wikipedia). Nachdem wir hafentypisch waren, erreichte uns von eben dieser MEKO-Fregatte, made in Germany, eine förmliche Einladung zu einem Willkommenstrunk. Also machten wir uns schick, so richtig mit Lametta, und begaben uns an Bord des Flaggschiffs der nigerianischen Marine. Dort residierten in der luxuriösen Offiziersmesse zahlreiche hohe und höchste Marineoffiziere, beflissene Stewards huschten beinahe lautlos durch die Räumlichkeiten und versuchten nichts falsch zu machen. Die Aircondition brummte dazu sanft und sorgte für angenehme Temperaturen. Der Empfang war herzlich, wir stießen mit den Gastgebern auf die gelungene Überfahrt unseres Schiffes an und in mir erwachte, sozusagen genetisch bedingt, ein reges Interesse an diesem Marineschiff. Im Verlauf der Gespräche fand ich heraus, dass eigentlich nur noch die Kombüse, die Aircondition und die Offiziersmesse funktionierten. Aber die Herrschaften waren's zufrieden.

Die notwendigen Vorbereitungen für den Empfang bei uns an Bord gestatteten es uns nicht, länger auf der Fregatte zu verweilen und die Zeit bis zum Abend verging wie im Flug. Die VW-Busse wurden an Land gehievt, das Partydeck bestückt und meine alten Hochseefischer warteten gedresst wie Marinekadetten, einschließlich Krawatte, auf die hohen Gäste. Doch zunächst erschienen athletische Typen mit Sporttaschen, die hinten und vorne entsprechend der Maße von Maschinenpistolen ausgebeult waren, und durchsuchten das Schiff nach potentiellen Attentätern. Die Jungs sahen aus wie die Bösen aus einem James-Bond-Film.

Und dann kamen sie. So viele Generäle und Admiräle auf einem Haufen hatte ich noch nie gesehen! Der große Empfang verlief harmonisch und zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Die Deckscrew absolvierte dabei einen denkwürdigen Auftritt als Service-Team – gut motiviert, freundlich und beflissen mit Schlips und Kragen in der Tropenhitze. So konnte ich am Ende mein Versprechen halten. Als der letzte Gast die Gangway verlassen hatte, bauten wir uns an Deck einen Kreis aus Plastikstühlen und ich präsentierte in dessen Mitte eine Auswahl aus unserer Last für edle Getränke. Der „Reeder“ hat dann im Vorbeigehen ein wenig gemault deswegen, aber unsere gute Laune blieb, dem erlesenen Programm geschuldet, selbstredend ungetrübt.

Der nächste Tag war ein Sonntagsabend und unsere Gastgeber in Lagos wollten uns etwas Gutes tun. Man fasste eine Exkursion mit einem der neuen Bullis ins Auge. Der Plan musste aber verworfen werden, weil an jenem Sonntagsabend ein absolutes Fahrverbot für alle nicht behördlichen Fahrzeuge herrschte, welches vom Militär strikt überwacht und durchgesetzt wurde. So

erhielten alle Anrainer der Straßen die Gelegenheit ungefährdet vor ihrem Grundstück den Dreck wegzuräumen – und wehe, wenn nicht! Das Militär überwachte nicht nur den Verkehr. Also fand unsere Exkursion am Sonntag statt. Der kleine Konvoi bestand aus einem der neuen VW-Busse und einem Peugeot 504, made in Nigeria. Als Leiter des Expeditions-Teams bekam ich in jenem Dienstwagen eines Managers unserer Gastgeber den Ehrenplatz. Beide Wagen wurden für die lange Tour ausreichend mit Rostocker Pils in Dosen bestückt. Der Weg führte uns über rund 300 km auf der A121 parallel zur Küste nach Osten in die uralte Stadt Benin City. Die Autobahn, gebaut von Hoch-Tief, erlaubte zügiges Fahren. Als es dann plötzlich rumpelte, wies mein weißer Gastgeber den farbigen Fahrer an, wegen eines Reifenplatzens anzuhalten. Hier werden solche Ereignisse vom Beifahrer festgestellt. Den Radwechsel bewerkstelligte der Chauffeur ohne Mühe und wir gönnten uns inzwischen ein Bier aus der Kühlbox. Das Ziel der Reise, Benin City, sollte nach den Schilderungen meines Reiseleiters ein historisches Highlight, geprägt von portugiesischer Architektur, sein. Uns präsentierte sich eine afrikanische Stadt mit vermutlich historischen, aber stark verschmutzten und verwitterten Häuserfassaden, die meist von irgendwelchen wüsten Marktbuden zugestellt waren. Unsere Begeisterung hielt sich in Grenzen und bald waren wir wieder auf „Heimatkurs“. Das war wohl eher nichts gewesen, also gab es einen zweiten Versuch unserer Gastgeber, sich bei uns mit einer gelungenen Geste zu bedanken. Beach Party war nun angesagt. Östlich von Lagos erstrecken sich endlose Strände und wer was auf sich hält, hat dort ein Strandhaus stehen – schicke Holzbauten, quasi ohne Außenwände mit Blick auf die Beach, von der sanften Atlantikbrise durchweht. In überschaubaren Abständen findet man Garküchen, die auf Bestellung für die Leute in den Strandhäusern auch üppige Mahlzeiten zubereiten. Ergänzt wurde das Erlebnis wieder durch die Kühlboxen mit dem Rostocker Pils. Lecker Essen, kühles Bierchen, Planschen im Golf von Guinea – man kann es schlimmer treffen.

Meine letzte nigerianische Nacht durfte ich im Gästezimmer einer Dienstvilla unserer Sponsoren verbringen, mit Swimmingpool im Garten und einem Dobermann, der am Ende doch noch mein Freund wurde. Von hier brachte mich schließlich ein Chauffeur zum Flughafen. Er war mit gut gefüllten Kuverts bestückt, und lotste mich damit zügig durch alle Checkpoints. Bei jeder Kontrolle wurde solch ein mit Nairas voll gestopfter Briefumschlag



Der Autor im nigerianischen Kaftan am Pool in Lagos

in meinen Pass gelegt und vermied damit sinnlose Schikanen seitens der Uniformierten. So fand mein kürzester Einsatz in der christlichen Seefahrt ein unkompliziertes Ende und viele Erinnerungen im Gepäck begleiteten mich nach Hause.

Zunächst flog die halbe deutsche Crew zurück in die Heimat, nach einem halben Jahr war der Heimflug weiterer Kollegen geplant und innerhalb eines Jahres sollte die Übergabe und die Einarbeitung der neuen Betreiber abgeschlossen sein. Wie nicht anders zu erwarten, endete das Projekt im Desaster und zum unvollendeten Rohbau der Seefahrtsschule in Port Harcourt gesellte sich ein heruntergewirtschaftetes Schulschiff.

Dem Leser der BORDGESCHICHTEN sei abschließend versichert, dass dies die reine Wahrheit ist, aber nicht die ganze – wegen der Risiken und Nebenwirkungen.

Das Wort zum Schluss

Ludwig Börne, nicht zu verwechseln mit Prof. Karl-Friedrich Börne aus Münster, schrieb 1823 über „die Kunst, in drei Tagen ein Originalschriftsteller zu werden“: „Nehmt einige Bogen Papier und schreibt drei Tage hintereinander, ohne Falsch und Heuchelei, alles nieder, was euch durch den Kopf geht. Schreibt was ihr denkt von euch selbst, von euren Weibern, von dem Türkenkrieg, von Goethe, vom Jüngsten Gericht, von euren Vorgesetzten – und nach dem Verlauf der drei Tage werdet ihr vor Verwunderung, was ihr für neue, unerhörte Gedanken gehabt, ganz außer euch kommen. Das ist die Kunst, in drei Tagen ein Originalschriftsteller zu werden!“

Es hätte ein Zugewinn nicht nur für die BORDGESCHICHTEN sein können, wenn mehr Seeleute diesem Prinzip gefolgt wären und wie Lothar Pantermöller oder Hartwig Kolouschek ein Tagebuch an Bord geführt und aufgeschrieben hätten, was ihnen täglich durch den Kopf ging, ohne damit sogleich für sich in Anspruch nehmen zu wollen, ein bewunderter Schriftsteller zu werden.

Tatsächlich ist aus den Reihen der DSR-Seeleute bisher kein zweiter Landolf Scherzer hervorgegangen, der mit seinem Buch „Fänger und Gefangene“ bei den Regierenden auf Misstrauen stieß, geschweige denn ein Joseph Conrad, der in seinen Werken der abenteuerlichen Welt der Seefahrt und den Lebensschicksalen der Seeleute huldigte, „die einst stolz auf ihre Verantwortung, stolz auf ihr Können und stolz auf ihre erduldeten Leiden waren.“ So charakterisierte sie Konrad Reich (1928–2010), der langjährige Leiter des Rostocker Hinstorff-Verlages.

Berühmte schreibende Seefahrer (genderblödsinnig: Seefahrende) gab es wenige, so wie Joseph Conrad oder Hermann Melville. Zwar existierte vor 1989 ein Rostocker „Zirkel schreibender Seeleute“, der mit seinen Werken im Strom der Zeit schwamm, der aber ebenso unterging wie die von ihm mitgetragene Ideologie. Darüber hinausgehende reale Seefahrgeschichten aus sozialistischen Zeiten beschränkten sich auf mündliche Erzählungen in trauter Runde.

Gleichwohl vermutete Konrad Reich schon 1988, dass „in den nächsten Jahren das eine oder das andere Seefahrerleben zwischen zwei Buchdeckel gepresst werden kann. Für das, was uns lieb und teuer ist, wäre dies ein unglaublicher Zugewinn, wie immer, wenn Authentisches und Erzählerisches eine Verbindung eingehen.“

Was zu jener Zeit aus den bekannten Gründen noch reichlich utopisch klang, gelangte nach dem Umbruch in den Bereich des Möglichen und Machbaren. Obwohl bereits 1995 von Wolfgang Steusloff eine wissenschaftliche Arbeit über das „Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen 1950 bis 1990“ erschien, bedurfte es noch etlicher Jahre, ehe die ersten Seeleute der DSR selbst den Federkiel in die Tinte tauchten. Sie bewegten zuvor noch andere Sorgen. Nach der Jahrtausendwende explodierte deren Erzählrang förmlich. Im Juni 2001 erschien Band I der „BORDGESCHICHTEN – Aus Tagebüchern ehemaliger DSR-Seeleute“ unter der Regie von Wolfgang Jacob und Lothar Vogel. Was hier seither an Lebensberichten, Anekdoten, angenehmen oder unangenehmen Ereignissen gedruckt worden ist, wäre sonst inzwischen verloren. Wenn es früher Nachrichten über das Leben auf See gab, dann am allerwenigsten von den Männern vorm Mast. Auch das hat sich mit den BORDGESCHICHTEN geändert. Hier publizieren Kapitäne neben Ingenieuren, Matrosen, Motormännern, Stewardessen und Köchen. Und was ebenfalls hervorsteicht ist die Tatsache, dass nicht nur Leute von der Küste als Autoren in Erscheinung treten, sondern selbst die „Löffelschnitzer aus den Schluchten“ überreichlich vertreten sind. Ein Beleg, dass wir an Bord unserer Schiffe gut und gerne miteinander lebten.

Im ersten Nachwort der BG-Reihe heißt es: „Es ist die durchlebte Geschichte von Menschen, welche teilweise über drei Generationen, Jahre bzw. Jahrzehnte mit Leib und Seele im Dienste der Seefahrt tätig waren. Von ihnen wurde mitunter Außergewöhnliches, aber zum Teil auch Unverständliches abverlangt. Die Wertung etwas Gewesenen ist deshalb immer nach beiden Seiten vorzunehmen.“ Die berühmten zwei Seiten einer Medaille. Diesem Grundsatz sind die BORDGESCHICHTEN seither treu geblieben. Sie erweisen diesen vierzig Jahren ostdeutscher Seefahrtsgeschichte mit all ihren Widersprüchen und der „unvergleichlichen See, den Schiffen, die nicht mehr sind, und den schlichten Männern, deren Tage nicht wiederkehren“ sachkundig und anspruchsvoll Respekt, auch mit aktuellen Bezügen. Der „Mainstream“ findet woanders statt, 40 Jahre davon in Reinkultur haben genügt. „Mache dich mit keiner Sache gemein, auch nicht mit der guten.“ (Hajo Friedrichs) Über diesen mahnenden journalistischen Grundsatz müssen andere grübeln.

Konrad Reich schrieb weiter: „Wir sind in den letzten zwei Jahrzehnten tatsächlich gut mit unserem Erbe und unserer Gegenwart umgegangen. Und es gilt auch für die Zukunft, wie ich meine, das Folgende: Was noch im Verborgenen liegt, ist aufzuhellen, Fahrensleute sollten unablässig ermuntert werden, selbst zur Feder zu greifen. Wir sollten, mehr als bisher, auch die Vermittlung unserer maritimen Vergangenheit zum Bestandteil von Lehre und Ausbildung machen: nur wer sie kennt, weiß den richtigen Weg in die Zukunft. Wir sollten schließlich alles vermeiden, was den maritimen Traditionen schadet, was sie verfälscht. Manches flimmert da von Zeit zu Zeit vom Bildschirm, was so gar nicht zu uns passt. Doch, wie gesagt, noch immer ist der Kiel gesund, sind die Planken stark, ist die Takelage fest an den Masten ...“

Und solange die BORDGESCHICHTEN erscheinen, wird sich an dieser seiner Aussage nichts ändern.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Grafik DSR-Lines, gestaltet von Jochen Bertholdt

Rücktitel: li. Postwertzeichen DSR-Schiffe (1982), gestaltet von Jochen Bertholdt
re. Postwertzeichen DDR-Schiffbau (1971), gestaltet von Jochen Bertholdt
Hintergrund-Grafik: Hafen Wismar (aus SEEWIRTSCHAFT)

Zum Inhalt:

Fotos: Kurt-Werner Langer: Seite 7, 87 (u.), Friedrich Seibicke: 7, 8, 18 (m.), 20 (o.), 27, 31, 53 (u.), 86, 87 (o.), 101, 136 (3), 137 (2), 139, 143, Reinhard Lachs: 18 (o.), Gerhard Flebiger: 21, 37, 52, 75, 99, 103, 113, 127, Bernd Wurlitzer: 35 (u.), 38, 39 (u.), 40, 42 (2), 43 (2), 44 (2), Joachim Müller: 39 (o.), Karl-Friedrich Beese: 56, Dirk Peters: 63 (o.), Peter Menzel: 66 (u.), Knut Freiwald: 74, Frank Heilmann: 80, 81, 82, 85, Detlef Stolz: 91, Hans Riemer: 96, 97, Gerd Stange: 102, Jürgen Sindermann: 112, 131, 153, Karl-Heinz Flegel: 114, Horst Schnabel: 121, Stephan Bohnsack: 123, Wolfgang Steusloff: 126, Ingeborg Cizek-Hanke: 128, 129, Bernd Ulbricht: 154, 158

Sammlungen: Friedrich Seibicke: Seite 6, 13 (u.), 18 (u.), 20 (2/m.), 25, 47, 49, 50, 54 (4), 55, 57 (3), 58, 61, 78 (2/o.l.u.), 88 (4), 89 (4), 105, 106, 107, 108, 110, 125, 134, 135, 140 (2), 142 (2), 144, 149, 151, Archiv DSR-Seelenteverein: 15, 104, 111, Bernd Wurlitzer: 35 (o.), 36, Lars Meisser: 51, 53 (o.), Dirk Peters: 62, 63 (u.), 64, 65 (2), 66 (o.), 67 (2), Frank Heilmann: 78 (o.r.), 79, 83 (3), 84, Wolfgang Steusloff: 124, Brigadetagebuch INSELBERG: 145 (3), 146 (3), 147 (3)

Grafiken: Jochen Bertholdt: Seite 2, 9 (2), 10 (2), 11 (2), 12 (4), 13 (5)

Urheberrechte für Grafiken: Hinstorff-Verlag: Seite 9 (u.), 10 (2), 11 (2), 12 (2, u.), 13 (4, o.)

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seelente e.V., Lothar Vogel

Wir danken unseren Sponsoren DEUTSCHE SEEREEDEREI und BOST Immobilien Thalheim.

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Im 30. Jahr der deutschen Einheit widmen sich die BORDGESCHICHTEN dem Thema des gesellschaftlichen Wandels. Wie erlebten die Überwinterer auf der Antarktisstation GEORG FORSTER den Umbruch? Wie vollzog sich der Übergang des Deutfracht/Seereederei vom VEB zu einer GmbH? Wie erging es den Beschäftigten der DSR auf See und an Land vor und nach dem 3. Oktober 1990?

Sie kamen in schweres Wetter. Genau dies ist im wortwörtlichen Sinne der zweite Schwerpunkt dieser Ausgabe. Seeleute berichten über Sturmfahrten aus verschiedenen Regionen der Weltmeere. Die für den Seemann oft unerfreuliche Lage in den nordkoreanischen Häfen ist ein weiterer Gegenstand von Berichten mehrerer Autoren.

Warum wurde so eifrig nach dem Wrack der CAPELLA in der Emsmündung gesucht? Auf welche Weise wurde die vor Mauretanien vom Militär gekaperte ERNST HAECKEL befreit? Wie erwirkte ein freier Journalist aus Ostberlin die Mitreise auf einem DSR-Schiff nach Südamerika und ins Rote Meer? Darauf gibt es ausführliche Antworten.

Im Bildteil wird der bekannte Rostocker Grafiker, Buchillustrator und Briefmarkengestalter Jochen Berthold vorgestellt.

