



XX

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

BORDGESCHICHTEN XX

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2022



Die WISMAR auf dem Weg zum Stadthafen Rostock im Januar 1955

Foto: Levermann-Westerholz
(Wikimedia CC-BY-SA 3.0)

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 20/2022,
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: 30. April 2022

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

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

Vorwort

Im Sommer 2021 wurde der Seefunk-FX-Intern e.V. aus dem Rostocker Vereinsregister gestrichen, seine Internet-Präsenz gelöscht. (Archiv/Schiffsdatenbank jetzt unter seefunkstelle.de) Er hatte die Tradition der Funkoffiziere fortgesetzt, deren Beruf 1921 auf der ersten Funkverwaltungskonferenz als solcher anerkannt wurde. In der DDR wurden die ersten Seefunkzeugnisse 1951 ausgestellt. Die Ausbildung von Funkoffizieren konnte bei den rasant wachsenden Flotten der Fischerei und der DSR kaum Schritt halten. Schon 1964 stellten unsere damaligen Lehrer Wipper, Wulf, Lakowski und Piontkowski ein monatliches Informationsblatt unter dem Titel „DHZZ“ zusammen, um dem stärker werdenden Verlangen nach Kommunikation unter Gleichgesinnten entgegenzukommen, was fast als ein Vorläufer der BORDGESCHICHTEN angesehen werden könnte. Mit vielen Beiträgen aktiver Funkoffiziere vermittelte es ein gewisses Gefühl der Zusammengehörigkeit. 1969 wurde das Erscheinen leider eingestellt.

Im Westen Deutschlands wurde bereits 1953 ein Verein der Funkoffiziere, die „Seefunkkameradschaft e.V. Bremen“, gegründet, welche seither ein Mitteilungsblatt herausgibt. Dieses Mitteilungsblatt und die BORDGESCHICHTEN profitieren seit Jahren voneinander. Besonders bemerkenswert ist, dass bereits in den 60er-Jahren Beiträge von Funkoffizieren der DDR in diesen Mitteilungsblättern veröffentlicht wurden. Es gab also bereits frühzeitig Kontakte zu unseren westlichen Kollegen.

1974 entstand im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft ein Bereich Nachrichtenwesen mit einer Abteilung Seefunk, die Kräfte bündeln und lenken konnte. Der erste Funkinspektor der DSR besaß den richtigen Draht zur Kammer der Technik (KdT), der Ingenieurorganisation der DDR, und so konnte unter deren Dach am 7. Mai 1981 im „Internationalen Klub der Seeleute“ das „Forum der Funkoffiziere“ gegründet werden. Es wurde mit seinen regelmäßigen Stammtischen sehr schnell Treffpunkt nicht nur der Funkoffiziere der DSR, sondern auch der Kollegen der Fischerei. Später wurde dem Namen des Forums der Zusatz „FX Intern“ hinzugefügt, wobei FX für ein Treffen oder Kontakt auf einem Funkkanal steht. Bald zählte das Forum rund 300 eingetragene Mitglieder. Dem Interklub wurde mit ganz kurzen Unterbrechungen bis 1990 die Treue gehalten und am 5. Oktober 1989 der 100. Stammtisch gefeiert.

Nach der politischen Wende haben die Macher, welche die Entwicklung über viele Jahre geprägt haben – Frank Ruppert, Wolfgang Rienow und Kay Gottschewsky – sehr schnell eine Satzung erarbeitet und es geschafft, dass am 5. September 1990 die Gründung von „FX Intern e.V. Rostock“ erfolgen und mit der Nr. 16 in das Vereinsregister Rostocks eingetragen werden konnte. Etwas später wurde der Vereinsname in „Seefunk-FX-Intern e.V. Rostock“ geändert. In den Folgejahren machte sich der massive Personalabbau und zusätzlich mit der fortschreitenden Einführung des GMDSS-Systems der schnell abnehmende Einsatz von Funkoffizieren auch in einer schrumpfenden Mitgliederzahl bei „Seefunk-FX-Intern“ bemerkbar. Trotzdem gelang es, die traditionellen Stammtische kontinuierlich fortzuführen. Immer standen interessante Vorträge im Mittelpunkt, wozu hochkarätige Gäste begrüßt werden konnten. Auch Vereinsmitglieder trugen mit ihren Beiträgen zu interessanten Stammtischen bei.

Die Kontakte zur Seefunkkameradschaft e.V. Bremen wurden nach anfänglichen spontanen Besuchen immer intensiver und auch in zunehmenden Beiträgen unsererseits in ihrem Mitteilungsblatt sichtbar. Die Schreibfreudigkeit der Funkoffiziere aus Ost und West findet ebenfalls Ausdruck in vielen Beiträgen der BORDGESCHICHTEN, wie auch in diesem Band. Das dürfte in Zukunft so bleiben, denn obwohl der Rostocker Verein der Funkoffiziere dem zunehmenden Alter Tribut zollen musste und sich aufgelöst hat, bleiben viele Erinnerungen an einen schönen Beruf wach, welche die einstigen Mitstreiter immer noch zur Feder greifen lassen. Deshalb Gratulation für 20 Bände gebündelter Erinnerungen aller bordseitigen Berufszweige an unsere Seefahrtzeit und der unbedingte Wunsch: MACHT BITTE WEITER!

Detlef Stolz
letzter Vorsitzender des Vereins Seefunk-FX-Intern

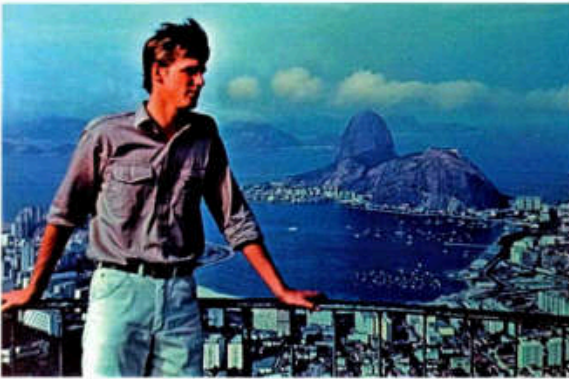


Der Stoff, aus dem die BORDGESCHICHTEN sind

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	3
Ulrich Decker	Rauch über MS DRESDEN	6
Helga Hentsch	Mit Dampfer WISMAR in der Kohle- und Eisenfahrt	7
Heinz-Jürgen Marnau	Es begann vor 70 Jahren	9
Christian Lange	Aus der Geschichte des Traditionsschiffes DRESDEN	29
Joachim Meitzner	Kanadareise mit MS DRESDEN	34
Udo Hofschneider	Ein Besuch auf der FRIEDEN	36
Redaktion	Künstlerisches Volksschaffen Rostocker Seeleute	39
Konrad Völkel	Landgang auf der Großen Chinesischen Mauer	50
Siegmar Broßat	Kollision des MS THEODOR FONTANE mit dem Lenkwaffen- Zerstörer ROMMEL	53
Peter Reinhardt	Die Sturmfahrt der SCHWARZHEIDE im Adolph Bermpohl- Orkan 1967	55
Redaktion	Retter aus Seenot	61
Harald Brenn	Rettungsaktion im Bengalischen Meer	73
Walter Jangel	Wasch dich, ich komme!	76
Ulf Mönch	Letzter Gruß von See	84
Reinhard Wolff	Vor der Hafenwache, vor dem großen Tor	85
Friedrich Seibicke	Kaum zu glauben	91
Andreas Hommel	Die KoKo und der Seemann	100
DER SPIEGEL	Heute sehr unangenehm / Wie auf St. Pauli	103
Klaus Ammersdörfer	Republikflucht	106
Wolfgang Wendrich	Versuchte Republikflucht oder nur Unbedachtsamkeit?	108
Wolf A. Kaiser	„Liebesgrüße“ aus der 5. Etage	111
Jörg Stirnal	Noch mal gut gegangen	113
P. Werner Lange	Eine erste Reise als Ladungsoffizier	115
Sylvester Föcking	Weihnachten im Paradies	125
Hermann Winkler	Hermanns Krötenbeutel, ein Rucksack, der zur Legende wurde	127
Klaus Müller	Durch den MARLBORO-Channel	129
Peter Kirsten	Von der maritimen zur eisernen Seidenstraße	132
Knut Freiwald	Grundberührung im Suezkanal	133
Lothar Pantermöller	Festmachen in Port Said	135
Roland Mahnke	Meine erste Reise 1975 auf MS VOGTLAND (I)	136
Albert Spaans	Kompetenz auf See – oder Kapitänsbesprechung mit Tanzeinlage	144
Bernhard Schlörit	Einmal „Black Sea“ und zurück	149
	Das Wort zum Schluss	159
	Abbildungsnachweis	160

Rauch über MS DRESDEN



Der Autor in Rio de Janeiro (1969)

Im Sommer 1966 war unser 1. Lehrjahr beendet und wir sagten dem Ausbildungsschiff THEODOR KÖRNER trotz der ereignisreichen Zeit auf diesem „Dampfer“ frohen Herzens Ade. Nun warteten wir Lehrlinge gespannt auf unseren kommenden Einsatz im 2. Lehrjahr. Welches Schiff, welches Fahrtgebiet wird uns wohl erwarten, werde ich mit Jungs aus der ehemaligen Klasse gemeinsam auf ein Schiff steigen? Erst einmal hieß es warten, denn unsere Anmusterung hing

vom Zulauf der Frachtschiffe ab. Der Urlaub war inzwischen aufgebraucht, und bald darauf kam das Einsatztelegramm: „Springereinsatz auf MS DRESDEN Warnowwerft.“

Dort traf ich auch „Fischi“ wieder, meinen Mitlehrer von der KÖRNER. Den Juli und August verrichteten wir unseren Dienst in Warnemünde auf diesem Werftschiff. Frühzeitig bekamen wir die Information, dass unser neues Schiff die GEORG SCHUMANN werden sollte. Die lag schon nagelneu in unserer Nachbarschaft am Ausrüstungskai.

Bis wir dort aufsteigen würden, mussten wir erst einmal die typischen Arbeiten auf einem Werftschiff verrichten. Bootsmann F. besaß das Kommando an Deck und wusste uns immer gut zu beschäftigen. Unter anderem wurde das Ladegeschirr getestet, Laderäume wurden gesäubert und hergerichtet und jede Menge Ausrüstung an Bord genommen.

An einem dieser Tage wurde die gesamte Signalmunition des Schiffes ausgetauscht. Der Altbestand wurde eingesammelt, dokumentiert und an Land abgegeben. Mit einem Fahrzeug der Schiffsversorgung kam die Ersatzlieferung. Wir Lehrlinge entluden den Transporter, stellten zunächst die ganze Ladung an die Pier und brachten danach alles an Bord in die Passagierkammer in den vorderen Aufbauten. Sie diente als Zwischenlager. Von dort sollten wir die Verteilung der Munition vornehmen.

Einer von uns versorgte damit die Rettungsboote, ich sollte die Kommandobrücke bestücken. Zu deren Bestand gehörten auch zwei große Tagesrauchsignalkörper mit einer Brenndauer von 15 Minuten. Sie wurden neben den Rettungsringen in den Brückennocken platziert, die beim „Mann über Bord“-Manöver eine besonders wichtige Rolle spielten. Der Weg zur Brücke war ziemlich steil und weit. So entschied ich mich, die beiden Signalkörper auf einmal nach oben zu befördern. An deren oberen Teil befand sich eine Plastiklasche. Wie praktisch, dachte ich. Je einen Finger durch die Lasche und angehoben. Sofort zündete eines der Signale. In kürzester Zeit entwickelte sich eine gewaltige orangerote Rauchwolke. Diese füllte die gesamte Kammer, den davor liegenden Gang und zog an der Achterkante der vorderen Aufbauten über das Schiff hinweg. Helle Aufregung herrschte an Bord, mir fuhr der Schreck in die Glieder. Der wachhabende Steuermann rief sofort die Werftfeuerwehr an und gab Entwarnung. Der Bootsmann stürmte an mir, dem verdatterten Lehrling vorbei, schnappte sich den immer noch arbeitenden „roten Raucher“, brachte ihn im Laufschrift aufs Achterschiff und versenkte ihn in einer Mülltonne. Aber auch der geschlossene Mülltonnendeckel konnte die Rauchentwicklung nicht stoppen. Die angegebenen 15 Minuten

Brenndauer konnten wir anschließend bescheinigen. Nach einer kräftigen Ansprache verkündete mir der Bootsmann die fällige Strafe. Ich durfte die inzwischen schweinchenrosa gefärbten Wände und die Decke der Kammer nach Feierabend neu malen, denn auch Farbe waschen zeigte keine Wirkung. Darüber hinaus freute sich die Decksgang natürlich über das fällige „Bolzen-Bier“.

Immer wenn ich das Traditionsschiff DRESDEN im Rostocker Stadtteil Schmarl besuche und an der bewussten Kammer vorbeikomme, muss ich an diese Geschichte denken.

Helga Hentsch

Mit Dampfer WISMAR in der Kohle- und Eisenfahrt

Zum Titelbild: Frachtdampfer WISMAR/DHWJ vom Typ Kolomna, 4475 tdw, 102,40 × 14,40 × 6,65 m, Bauwerft NEPTUN, abgeliefert am 18. November 1954 an den VEB Deutsche Seereederei, Rostock. Kohlefeuerung. Verkauft am 24. August 1965, 1976 in Suez abgebrochen.

Auf diesem netten kleinen, aber sehr dreckigen Dampfer fuhr ich als Stewardess wenige Wochen, vom 26. Dezember 1964 bis Anfang Februar 1965. Es gibt auch nach mehr als 50 Jahren noch in der Erinnerung haften gebliebene Episoden an diese Zeit. Das Schiff wurde mit Dampf durch Kohle angetrieben. Das bedeutete, zu jedem Wachwechsel Kohle trimmen und Asche ziehen, eine fürchterlich staubige Angelegenheit. Weiße Blusen und weiße Servierschürzen gewöhnte ich mir schon am zweiten Tag ab. Vor jeder Mahlzeit mussten die obersten Teller in den Halterungen in der Pantry abgewaschen werden, über allem lag ein schwarz-grauer „Staubschleier“. Die Wachstuch-Tischdecken in der Mannschaftsmesse waren vom vielen Abwaschen schon so abgescheuert, dass das ursprünglich aufgedruckte Farbmuster nicht mehr zu erkennen war. Auch der Kombüseherd wurde mit Kohle befeuert; der Koch hatte mittags eine verdächtige Ähnlichkeit mit einem Schornsteinfeger.

Meine erste Reise auf diesem Dampfer führte nach Gdynia in Polen. Dort luden wir Kohlen



Dampfer ROSTOCK, Schwesterschiff der WISMAR, 1957 im Hafen Wismar (Löwe, Wikimedia CC-BY-SA 3.0)



Kartenraum der WISMAR (I) (1959)

für Gaevle in Schweden. Das ging relativ schnell. Wir mussten nach Abschluss der Beladung nur noch auf unsere Bunkerkohle warten. Die rollte am Silvesterabend 1964 kurz vor Mitternacht in Etappen an. Unsere Silvesterparty ließen wir uns deswegen nicht vermiesen, zumal die Pausen zwischen den einzelnen Schüben an Bunkerkohle recht lang waren.

Am Neujahrstag 1965 verließen wir mittags Gdynia und trafen am 3. Januar 1965 in der Frühe in Gae-

vle ein, wo die Kohle gelöscht wurde. In diesen Tagen versanken Gaevle und die Hafenanlagen im Schnee. Daran erinnere ich mich noch. Nach einer Woche liefen wir wieder aus und nahmen Kurs auf Klaipeda, das ehemalige deutsche Memel in der Sowjetrepublik Litauen. Während der Überreise vereiste das Schiff wegen schlechter Wetterbedingungen völlig. Mitte Januar trafen wir wieder in Rostock ein.

Eine der nächsten Reisen führt über Malmö wieder nach Klaipeda, wo Eisen geladen wurde. Beim Ein- und Auslaufen war die Gesichtskontrolle in den sowjetischen Häfen obligatorisch. Ich bewohnte die leerstehende Kammer des IV. Nautischen Offiziers, die sich im Brückenbereich befand. Meiner Kammer gegenüber lag das „Offiziersbad“, welches ich mitbenutzen durfte. In Vorahnung der Gesichtskontrolle bei der Ausklarierung zweckte ich einen Zettel „Bin im Bad“ für den Wachmatrosen an meine Kammertür. Ich lag noch nicht lange in meiner Badewanne, als der Wachmatrose klopfte. Ich konnte nur „Moment!“ rufen, raus aus der Wanne, Tür aufschließen, wieder rein in die Wanne und untertauchen. Dem russischen Passkontrolleur entgleisten die Gesichtszüge, der Wachmatrose grinste nur.

Als wir nach dem Ablegen gegen Mitternacht die Mole passierten, bekamen wir wettermäßig einen auf die Mütze. Der Lotse brauchte fast eine Stunde, um von unserem Schiff auf sein Boot herunterzukommen. Zeitweilig sah es aus, als ob das Lotsenboot auf unser Deck geworfen würde. Unser Schiff reagierte durch unsere Eisenladung in der See wie ein Stehaufmännchen. Die Luken waren fast leer, nur deren Boden war bedeckt, trotzdem war das Schiff voll abgeladen. Motorschiff RUDOLF BREITSCHIED ist in späteren Jahren während ähnlicher Wetterbedingungen beim Auslaufen Klaipeda nicht so glimpflich davongekommen. Auf der Überfahrt nach Rostock hatten wir die See von vorn und der Dampfer machte eine Reisegeschwindigkeit von einer Seemeile pro Stunde. Aber wir kamen gut nach Hause.

Es folgte noch eine Kurzreise nach Klaipeda, da mir zwar die J.G.FICHTE angeboten worden war, aber keine Ablösung kam. Später wurde mir die von der VÖLKERFREUNDSCHAFT rübergeschickt. Von der „weißen Ware“ auf diesen Kohlenkasten, von einem pieksauberen Schiff auf solch einen Dreckdampfer, was für ein Wechsel! Gleichwohl war es bis auf den ewigen Ruß und die Asche ein schönes Fahren auf diesem Schiff gewesen. Einen ähnlichen Alptraum, was den Dreck betraf, musste ich einige Jahre später in der Apatitfahrt aus Murmansk erleben.

Es begann vor 70 Jahren

Einleitung

Erstaunlich schnell vergeht die Zeit. Sich ändernde Interessen sowie die Unmenge von über viele Medien täglich auf die Menschen einprasselnde Informationen lassen vergangene Ereignisse schnell in Vergessenheit geraten. Um dem entgegenzuwirken, ist es unbedingt notwendig, dass zum besseren Verständnis nachfolgender Generationen vor allem Zeitzeugen zur wahrhaftigen Darstellung einer Betriebsgeschichte beitragen. Zu



Der erste Firmensitz im Stadthafen von Rostock, nahe Kabutzenhof.

dieser Erinnerungskultur gehört auch der sich am 1. Juli 2022 zum 70. Male jährende Gründungstag der DEUTSCHEN SEEREEDEREI (DSR), Rostock.

Durch beispielloses Engagement vieler Mitarbeiter der „ersten Stunde“ entwickelte sich dieser Seefahrtsbetrieb in den folgenden 40 Jahren zur größten europäischen Universalreederei. Leider muss zunehmend festgestellt werden, dass viele langjährige Betriebsangehörige entweder durch Krankheit oder Ableben nicht mehr für einen sachlich geprägten Rückblick zur Darstellung der spezifischen Entwicklungsschritte des Betriebes zu gewinnen sind. Mit Befremden muss auch der Autor zur Kenntnis nehmen, dass neuerdings eine nicht unbedeutende Anzahl von „Junghistorikern“, ohne jeweils in der DDR gelebt bzw. in der DSR gearbeitet zu haben, sich genüsslich und sehr fragwürdig mit der Entwicklung der dortigen Seeschifffahrt im Allgemeinen und natürlich mit jener der Rostocker Handelsflotte im Besonderen beschäftigen. Die damaligen schwierigen, nachkriegsbedingten Zwänge unberücksichtigt lassend, werden viele damals getroffene Entscheidungen und eingeleiteten Maßnahmen nach heutigen Normen beurteilt und dann besonders heftig bekrittelt.

Der Autor, der nach rund 38 Jahren Betriebszugehörigkeit am Ende des Jahres 1992 mit Anstand und nicht gerade üppiger, aber trotzdem erfreut entgegengenommener Abfindung in den Altersübergang verabschiedet wurde, möchte aus diesem Anlass aus der Sicht eines Schiffstechnikers auf einige bisher kaum bekannte oder bereits vergessene Schwierigkeiten, Probleme, Hemmnisse, aber auch beachtliche Erfolge aufmerksam machen. Nach dem Motto: „Schuster bleib bei deinem Leisten!“ sind verständlicherweise viele Darstellungen berufstypisch geprägt.

Eine besondere Würdigung sollen diejenigen Mitarbeiter erfahren, die sowohl an Land wie auch in der Flotte zu den sogenannten „Gründungsvätern“ zu zählen sind. Der Breite der Thematik ist geschuldet, dass in diesem Beitrag nur beispielhaft und nicht umfassend eine namentliche Nennung der vielen Beteiligten möglich ist. Zusätzlich soll in gebotener Kürze hervorgehoben werden, dass die DSR in den 40 Jahren ihres Bestehens als weltweit agierendes Seetransportunternehmen viele aktuelle internationale Tendenzen im Ladungsdienst, in der Besatzungsstruktur und Weiterbildung seiner Mitarbeiter, bei der Automatisierung der Flotte sowie der Instandhaltung der installierten Schiffstechnik aufgegriffen hat.

Alle heute aktiven „DDR-Miesmacher“ kommen allerdings nicht umhin, das hervorragende fachliche Ausbildungsniveau der DSR-Seeleute uneingeschränkt anzuerkennen. Zudem soll

dargestellt werden, dass nicht wenige nach der politischen Wende arbeitslos gewordene DSR-Mitarbeiter in Betrieben und Einrichtungen der sogenannten Alt-Bundesländer aus den genannten Gründen nach gewisser Einarbeitung rasch in Führungspositionen aufstiegen. So war beispielsweise der langjährige Hauptabteilungsleiter Flotteninstandhaltung Peter Voß als Flottenmanager bei der Orion Reederei GmbH & Co KG in Hamburg tätig. Chef Klaus Thiele wurde anstandslos von der Fa. Castrol-Marine weiter beschäftigt. Beispielhaft soll auch an dieser Stelle der Leitende Ingenieur Bernd Beier genannt werden, der nach Privatisierung der DSR bis zum Eintritt in das Rentenalter in der Reederei F. Laeisz weiter im Flotteneinsatz war. Und Dieter Christiansen fand in der bekannten Reederei Rickmers einen neuen Arbeitgeber. Der promovierte, später zum Professor am College of Materials Science and Engineering der Shanghai Jiao Tong University berufene Schiffsingenieur Harald Kohn fand eine interessante Weiterbeschäftigung im Bremer Institut für angewandte Strahltechnik. Anzumerken ist, dass er bis zu seinem Wechsel nach Bremen zum ersten Vorstandsvorsitzenden des im Jahre 1990 noch vor der staatlichen Wiedervereinigung gegründeten „Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V.“ gewählt wurde.

Im Kontext

Sehr oft weisen seriöse Wissenschaftler in den Medien darauf hin, dass bestimmte geschichtliche Ereignisse oder Handlungen sowie Äußerungen längst verstorbener Persönlichkeiten stets im Kontext bewertet werden sollten. Das heißt, es ist der Zusammenhang zu berücksichtigen, in dem bestimmte Dinge stehen oder betrachtet werden müssen. Daher ist es zum besseren Verständnis erforderlich, in gebotener Kürze auf die ganz spezifische ostdeutsche Nachkriegssituation einzugehen.

1. Nicht nur die meisten der deutschen Großwerften, sondern auch die Betriebe der maritimen Zulieferindustrie lagen im westlichen Teil Deutschlands und damit nach 1945 in den westlichen Sektoren, nachfolgend in der BRD.
2. Als eine der ersten deutschen Städte wurde Rostock in den Jahren 1943/44 durch anglo-amerikanische Bomberangriffe wegen der nicht unbedeutenden Rüstungsbetriebe von Heinkel und Arado (Flugzeuge) und der Neptun-Werft (Kriegsschiffe) erheblich zerstört.
3. Nicht aus bösem Willen, sondern aus der Notwendigkeit heraus, die durch die deutsche Wehrmacht während des sinnlosen Krieges zerstörte sowjetische Industrie kurzfristig wieder aufbauen zu müssen, wurde nur von der sowjetischen Seite die in Jalta und Potsdam beschlossene Wiedergutmachung (Reparation) im weit größerem Umfang als ursprünglich vereinbart durchgesetzt. BRD-Bundesbehörden bezifferten den Wert der gesamten, in der Nachkriegszeit bis zum Jahre 1953 beschlagnahmten und abtransportierten Materialien und Güter mit rund 16 Milliarden Dollar.
4. Spannungen zwischen den Siegermächten und Befürchtungen hinsichtlich des Anwachsens des sogenannten sozialistischen Lagers führten zum „Kalten Krieg“ mit vielen wirtschaftlichen Repressionen, von denen auch erheblich die DDR betroffen war.

Nur wer das Vorangestellte berücksichtigt, kann die Schwierigkeiten ermessen, die beim Wiederaufbau der gesamten DDR, und damit auch der DSR, zu bewältigen waren. Daher erscheint es angebracht, besonders die Leistungen der DSR-Mitarbeiter „der ersten Stunde“ namentlich zu würdigen.

Gründung und Anfangsprobleme

Aus heutiger Sicht erscheint es Vielen unbegreiflich, warum die DSR als Seefahrtsbetrieb eine derart hohe Anzahl von landseitigen Mitarbeitern beschäftigte. Auch hierzu bedarf es mit Hinweis auf viele nur in dieser Zeit existierende Probleme einer umfassenden Darstellung.



Dampfschiff VORWÄRTS – erstes Schiff der DSR. Nach Außerdienststellung wurde es in Rostock zur Ausbildung und Gewinnung des seemannischen Nachwuchses genutzt.

Auf der Grundlage einer Anordnung des Ministers für Verkehrswesen wurde die DSR mit Datum vom 1. Juli 1952 gegründet. Anfangs bestand der Schiffspark, wie bereits mehrfach publiziert, lediglich aus einem altersschwachen Dampfschiff mit dem Richtung weisenden Namen VORWÄRTS sowie dem Seeleichter FORTSCHRITT. Weitsichtig wurde in den obersten Regierungskreisen der DDR erkannt, dass zur Vermeidung von Ausgaben für die Charterungen an Fremdtonnage in den sehr begrenzt zur Verfügung stehenden „harten Währungen“ der Aufbau einer leistungsfähigen Handelsflotte dringend erforderlich ist. Die langsam im Aufbau befindliche Industrie benötigte an Importen nicht nur Holz, Kohle, Erze und Erdöl, sondern auch beispielsweise die nicht aus westlichen Ländern zu beschaffenden Fertigerzeugnisse wie den Schiffbaustahl. Zudem waren immer noch bestimmte Reparationsgüter in sowjetische Häfen abzutransportieren. Mitarbeiter im Finanzministerium unterstützten mit ausgeklügelten Finanzierungs- und Kreditsystemen den Erwerb der sogenannten Gebrauchttonnageschiffe. Zudem konnte aus laufenden Serien für die UdSSR sowie durch Neubauten zuerst auf den Werften in Wolgast, nachfolgend aus den beiden Rostocker Werften, später ebenfalls aus Stralsund und Wismar eine erhebliche Anzahl von Neubauten in Dienst gestellt werden. In späteren Jahren kamen, da der DDR-Schiffbau wegen seiner ungemein hohen Exportverpflichtungen in keiner Weise den gesamten Bedarf der DSR decken konnte, neu erbaute Schiffe aus der Sowjetunion (Tanker, Bulker) sowie aus westeuropäischen Werften (Frachtmotor-, Kühl- und Containerschiffe) hinzu. Fast alle Gutarten konnten sicher und termingerecht befördert werden. Lediglich Spezialschiffe für den Auto- und Lebendviehtransport wurden wegen des übergroßen internationalen Schiffsangebotes nicht angeschafft.

Bis zum Ende des Jahres 1989 hat die DSR insgesamt 237 Neubau- sowie 99 Gebrauchttonnageschiffe mit unterschiedlichster Einsatzzeit bei hoher Valutawirtschaftlichkeit betrieben. In

diesen Werten sind die insgesamt 18 betriebseigenen, meist seetüchtigen Fahrzeuge der technischen Flotte nicht enthalten. Diese wurden besonders für den Personalwechsel sowie für die Materialversorgung und Instandsetzung der auf Reede von Rostock und Wismar befindlichen DSR-Frachtschiffe eingesetzt. Viele Einzelheiten aus dem Bordalltag sind dazu von den ehemaligen DSR-Seeleuten bereits in den BORDGESCHICHTEN, im VOLL VORAUS und anderen Publikationen veröffentlicht worden. Keine einzige westdeutsche Großreederei kann auf Vergleichbares verweisen. Die dort oft zu besonderen Jubiläen von speziellen „Profis“ als Auftrag erarbeiteten Publikationen würdigten bevorzugt die Leistungen der Vorstandsmitglieder sowie die erreichten wirtschaftlichen Erfolge.



Die erste DSR-Werkstatt für Maschinenbau- und Rohrschlosserarbeiten.

Landseitige Einrichtungen

Relativ selten wurde über die Probleme und hervorragenden Leistungen der an Land beschäftigten DSR-Angehörigen berichtet. Unbestritten haben auch sie erheblich dazu beigetragen, dass die Schiffe technisch einsatzfähig, nach Seemannsbrauch bemannt und ausgerüstet waren.



Werkstattmitarbeiter der „ersten Stunde“.

Fehlende maritime Service-Betriebe sowie das Unvermögen des DDR-Schiffbaus für anfallende Hafenreparaturen schnell benötigte Ersatzteile und besonders versierte Arbeitskräfte vorzuhalten und kurzfristig bereitzustellen, zwangen die Betriebsleitung der DSR von Anfang an, kleine Handwerksbetriebe unter Vertrag zu nehmen und schrittweise betriebseigene Einrichtungen aufzubauen. Statt ständig überall wegen fehlender oder nur in geringem Umfang vorhandener

Kapazitäten als ständiger Bittsteller auftreten zu müssen, sollte es durch direkten Zugriff auf bestimmte Leistungen wie land- und wasserseitige Transporte, Materialbeschaffung und -lagerung, Betriebsstoffuntersuchungen, Testierungen sowie die Instandsetzung der an Bord installierten Anlagen und Geräte ermöglicht werden, schnell und direkt auf die breitgefächerten Anforderungen der Flotte reagieren zu können.

Bereits kurz nach Gründung der DSR wurde in den Gebäuden der ehemaligen Reederei Cords, Am Strande 85, in Rostock unter der Leitung des ehemaligen Schiffshändlers Erichson ein Lager für viele an Bord benötigte Artikel (z.B. Farben, Tauwerk, Ersatzteile, Arbeitsschutzbekleidung) in Betrieb genommen. Weitere Einlagerungsmöglichkeiten wurden später auf dem Territorium des Überseehafens Rostock geschaffen.

Alte Kontakte nutzend, hatte der erste Technische Leiter der DSR, der Leitende Ingenieur Karl Kröger, im gleichen Jahr eine direkte Zusammenarbeit mit der Maschinenbaufirma Hans Zahrendt, Altschmiedegasse 19, vereinbart. Anfang des Jahres 1959 wurde diese Werkstatt mit allen Mitarbeitern von der DSR übernommen. Langjähriger Leiter der ersten Stunde war Gerhard Henning, der sich große Verdienste bei der Planung, Bauausführung und Inneneinrichtung weiterer DSR-Werkstätten im Rostocker Stadthafen (Kümo-Werkstatt) und im Überseehafen erwarb. Viele maschinenbauliche Reparaturen wurden bis 1960 schnell und sachkundig durch die Mitarbeiter der eng mit der DSR verbundenen Firma Buuck, Neue Werder Straße, Rostock, ausgeführt. Viele Schiffstechniker wussten in den Folgejahren die gute Arbeit der Beschäftigten dieser Firma bei den turnusmäßigen Durchsichten oder Reparaturen an den Bannewitzer Abgasturboladern zu schätzen.

Eine sehr enge Zusammenarbeit erfolgte mit der Tischlerei Behrends im Hinterhof des Friedhofsweges Nr.13, denn die noch auf vielen Schiffen üblichen hölzernen Lukenwegerungen konnten bei Beschädigungen durch den Lösch- und Ladeprozess selten alleine vom damals noch an Bord gemusterten Zimmermann bewältigt werden. Landseitige Hilfeleistungen waren daher zwingend notwendig. Den berechtigten Forderungen der Besatzungen angekaufter Second-hand-Schiffe schrittweise nachkommend, galt es die meist sehr dürtig ausgestatteten Wohn- und Gesellschaftsräume über eine Zeitspanne von mehreren Hafenliegezeiten zu modernisieren. Im Jahre 1963 mietete die DSR komplett die gesamte Werkstatt und das zugehörige Gelände. Problemlos wurde das gesamte Personal übernommen. An diesem Standort befand sich noch bis zur Privatisierung der DSR der für alle Messen und Ausstellungen zuständige Werbungsmittelbau. Personell aufgestockt, wurde unter Leitung des Meisters Herbert Bull eine leistungsstärkere Tischlerei in neu errichteten Flachbauten in Rostock-Langenort in Betrieb genommen.

Die ständige Ablehnung von Leistungen bei plötzlich eingetretenen und daher in den immer kürzer werdenden Hafenliegezeiten operativ und rasch zu beseitigenden Defekten in der Flotte durch alle Werften, aber auch durch die wenigen speziellen privaten oder genossenschaftlichen Fachwerkstätten, zwang die Betriebsleitung einfach dazu, eigene Serviceeinrichtungen aufzubauen und in Eigenregie zu betreiben.



Ab Anfang September 1982 entstand in Rostock-Langenort ein neuer Werkstattkomplex.



Am Standort „Alter Markt“ richteten sich die Kältewerkstatt und das Betriebsmittellabor ein.

Anzumerken ist, dass es für alle Besatzungen „ein eisernes Muss“ war, bestimmte, an Bord nicht in Eigenregie zu beseitigende Schäden bei gegebener Möglichkeit nicht im Ausland (Einsparung von Valutamitteln), sondern erst nach Rückkehr in einen der DDR-Häfen beseitigen zu lassen. Hinzu kam eine Fülle von regelmäßig anfallenden Wartungsarbeiten, die nur durch behördlich zugelassene Betriebe oder Einzelpersonen vorgenommen werden durften. Folgerichtig wurden in verschiedenen Etappen eine Elektro-,

Kälte- und Brandschutzwerkstatt sowie ein eigenes Betriebsmittellabor in Betrieb genommen. Zusätzliche Probleme ergaben sich mit der Indienstellung der Container- und Ro-Ro-Schiffe. Die in den Verträgen zur Auslieferung von Neubauschiffen vereinbarte Anzahl von mitzuliefernden Containern und Rolltrailern zwangen die DSR nicht nur zu einer lückenlosen Nutzungskontrolle, sondern auch bei Defekten für eine entsprechende Instandsetzung zu sorgen. Standen diese ganz spezifischen Ladehilfsmittel in ausländischen Häfen wegen eingetretener Schäden nutzlos herum, waren nicht unerhebliche Lagergebühren zu begleichen. Die in westeuropäischen Häfen mit Sicherheit vorzufindenden Reparaturbetriebe sollten jedoch zur Minderung der Hafenkosten nicht in Anspruch genommen werden. Hatten DSR-Schiffe auf Heimreise in diesen Häfen noch freien Frachtraum, wurde eine Mitnahme nach Rostock angeordnet. Auch auf diesem Gebiet wurde eine mit spezieller Schweiß- und Transporttechnik ausgerüstete betriebseigene Werkstatt aufgebaut und betrieben.



Die ersten technischen Werkstätten im Überseehafen Rostock.

Nur wer diese besonderen Umstände der Entwicklung des VEB DSR kennt und dann vorurteilsfrei bewerten möchte, wird erkennen, dass viele Leistungen, die in marktwirtschaftlich organisierten Ländern „mit Kussband“ von den dort existierenden Firmen übernommen werden, von der DSR in Eigenregie zu bewältigen waren. Und eben dazu benötigte man zwangsläufig auch eine bestimmte Anzahl von Fachkräften. Es kann eingeschätzt werden, dass im gesamten Direktorat Technik rund 800 Mitarbeiter beschäftigt waren.

Wird abfällig über die hohe Anzahl von DSR-Mitarbeitern gesprochen, werden weitere DDR-typische Besonderheiten unberücksichtigt gelassen. Dazu gehörte der hohe soziale Standard bei der Kinderbetreuung sowie bei der Versorgung der eigenen Betriebsangehörigen mit Urlaubsplätzen.

Der ständigen Abwerbung von überall dringend benötigten Facharbeitern, Meistern und Ingenieuren aus Betrieben des Inlandes wurde dort mit zunehmendem Unmut begegnet. Das zwang die DSR dazu, erhöhte Anstrengungen für die Ausbildung des Facharbeiter Nachwuchses sowie deren Weiterbildung zu unternehmen. Aus einer Zusammenstellung von W. Jacob geht hervor, dass von 1952 bis 1989 ungefähr 13800 Lehrlinge mit und ohne Abitur in DSR-Bildungseinrichtungen ihren bereits ab 1950 anerkannten Facharbeiterabschluss erworben haben. Unter Berücksichtigung nicht bestandener Prüfungen, einer im gegenseitigem Einverständnis erfolgten Auflösung des Lehrvertrages, einem Wechsel in den nautischen Bereich oder einem Entzug des Seefahrtsbuches kann eingeschätzt werden, dass von 1969 bis 1990 rund 2000 Vollmatrosen in der Spezialisierungsrichtung Maschinenbetriebstechnik ausgebildet worden sind. Nachteilig war, dass ohne eine weitere Qualifikation bei einer Arbeitsaufnahme zum Beispiel als Schlosser in landseitigen Betrieben es außerhalb der Küstenregion wegen des Namens des Berufsabschlusses zu Irritationen kam. Etwa 3150 Umschüler haben sich zudem im Rahmen der Erwachsenenqualifikation mit Erfolg weiterbilden können.

An dieser Stelle darf darauf hingewiesen werden, dass in der BRD erst im Jahre 1971 mit dem Blockunterricht ein echter Lehrberuf zum Matrosen geschaffen wurde.

Nur kurz sei angedeutet, dass die DSR mit einem erheblichen Personalaufwand betriebs-eigene Kindertagesstätten und ein Seeleutefreizeitzentrum (Oldendorf) sowie ein eigenes



Die erste von der DSR in Kritzmow nahe Rostock im Jahre 1980 errichtete Halle für die Konsumgüterfertigung.



Trotz ständigem Druck immer ruhig und zielstrebig: Der Abteilungsleiter Konsumproduktion Schiffsingenieur Gerd Schäfer.

Schulungs- und Urlaubszentrum in Rerik und weitere fünf Urlaubsobjekte unterhielt, eine Betriebsberufsschule im Krischan-Weg und Lehrwerkstätten im Überseehafen aufgebaut sowie insgesamt vier Lehr- und Ausbildungsschiffe in Fahrt gehalten hat. Mit dem Neubau des Seemannshotels „Haus Sonne“ hat die DSR nicht nur die Unterbringung der Seemannsfamilien während der immer kürzer werdenden Hafenliegezeiten gesichert, sondern im Hause auch die praktische Ausbildung von Fachkräften des Wirtschaftsbereiches vorgenommen.

Den gesellschaftlichen Verhältnissen und dem Unvermögen der maritimen Industrie ist ebenfalls geschuldet, dass für die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung von Rationalisierungsmitteln nicht nur für die eigene Flotte, sondern zusätzlich auch im Rahmen des Kombinales Seeverkehr- und Hafenwirtschaft (KSH) für die Häfen eine eigenständige Struktureinheit in Rostock-Langenort geschaffen werden musste. Eine fast identische Aus-

sage kann ebenfalls für das in der Lagerstraße der Rostocker Altstadt aufwendig errichtete Wissenschaftlich-Technische Zentrum (WTZ) getroffen werden.

Sicherlich ist es für die nach 1990 aufgewachsene Generation schwer oder kaum verständlich, dass zu Zeiten sozialistischer Planwirtschaft auf „Order von oben“ alle größeren Betriebe, so auch der Rostocker Seefahrtbetrieb, zur Minderung des sich schleichend vergrößerten Mangels an vielen Gütern des täglichen Lebens mit der Fertigung bestimmter, sogenannter Konsumgüter, beauftragt wurden. Zuerst im Überseehafen, dann ab 1980 im neu errichteten Komplex in der benachbarten Gemeinde Kritzmow, wurden unter Leitung von Schiffsingenieur Gerd (Pongo) Schäfer mit beispiellosem Engagement aller Beschäftigten unter anderem Leitern, Kleinmöbel, Metallgelenke für die Möbelindustrie sowie besonders gefragte, spezielle metallbeschichtete Türdrücker-Garnituren für den Handel produziert. Die dortigen rund 120 Mitarbeiter sicherten durch die Erfüllung der jährlich stetig anwachsenden Planaufgaben die volle, sonst geminderte Auszahlung der Jahresendprämie für alle DSR-Mitarbeiter. Und das auch dann, wenn die staatlich vorgegebenen Ziele der Transportleistungen und der Valutaeinnahmen für die gesamten DSR-Flotte erreicht und überboten wurden!

Personelle Entwicklung

Die nachfolgende Tabelle, gestützt auf gesammelte oder dankenswerterweise zur Verfügung gestellte Unterlagen, soll erstmals die personelle Entwicklung der DSR-Mitarbeiter im Zeitraum 1952 bis 1990 darstellen.

Mitarbeiter DSR + DF in den Jahren 1952 bis 1992

31.12.	Flotte DSR	Land DSR	Lehr- linge	DSR gesamt	DF- Flotte	DF- Land	DF ges.	DSR+ DF
1952	21	14	1	36				
1953	22	20	30	72				
1954	75	27	27	129				

1955	245	66	22	333				
1956	491	97	58	646				
1957	682	166	107	955				
1958	814	170	148	1132				
1959	1031	253	212	1496				
1960	1958	345	259	2562				
1961	2535	422	227	3184				
1962	2949	416	294	3659				
1963	4147	678	470	5295				
1964	4801	869	452	6122				
1965	5586	1041	489	7116				
1966	5524	1198	782	7504				
1967	6476	1339	903	8718				
1968	7051	1704	976	9731				
1969	7000	1844	1050	9894				
1970	5394	1991	1190	8575	1284	350	1634	10209
1971	5372	1998	1275	8645	1415	407	1822	10497
1972	5530	1918	1337	8785	1418	434	1852	10637
1973	5856	2513	1466	9835	1655	455	2110	11945
1974	7736	3309	1453	12498				
1975	8010	3569	1425	13004				
1976	8143	3675	1480	13298				
1977	8263	3701	1449	13413				
1978	8597	3860	1275	13732				
1979	8878	3957	1195	14030				
1980	8648	4092	1179	13919				
1981	8444	4103	1167	13714				
1982	7949	4391	1171	13511				
1983	7668	4468	1158	13294				
1984	7635	4632	1140	13407				
1985	7847	4760	1145	13752				
1986	8336	4796	1150	14282				
1987	8581	4840	1148	14569				
1988	8506	5006	1130	14642				
1989	8373	4906	986	14265				
1990	6470	3017	940	10427				
1991	3724	1604	518	5846				
1992	2998	960	279	4237				

DF = Deutfracht. Von 1971 bis 1974 selbstständiger Betrieb in der Spezialschiffahrt

Quelle: Sammlung Marnau

Bewusst wurden die Lehrlinge, sofort mit Lehrbeginn als Betriebsangehörige betrachtet, in diese Darstellung einbezogen. Anders als gegenwärtig üblich, war jedem Lehrling nach erfolgreicher Lehre ein Arbeitsplatz im Betrieb und zeitlich nachfolgend seine eigene Weiterbildung unter bestimmten Voraussetzungen gesichert.

Trotz großem Aufwand gelang es dem Autor nicht, die exakten Zahlen der jährlich stattgefundenen Fluktuation (Verlassen der DSR wegen Krankheit, Schwangerschaft, Eintritt in das Rentenalter oder aus anderen persönlichen oder zwingenden familiären Gründen) zu ermitteln. Im persönlichen Gespräch mit ehemaligen Leitungspersonlichkeiten wurden für die Anfangsjahre Werte von etwa 5 %, dann steigend zwischen 7 % und 12 % genannt. Auf dieser Basis wurde mit Mittelwerten die Gesamtanzahl der in den beschriebenen 40 Jahren aus dem Betrieb ausgeschiedenen DSR-Angehörigen errechnet. Im Ergebnis kann die Summe aller DSR-Mitarbeiter von 1952 bis 1990 mit etwa 50 000 als realistisch angesehen werden. Es wird eingeschätzt, dass, ohne Lehrlinge, davon rund 30 000 Seeleute gewesen waren. Betrachtet man in den damaligen Schiffsstellenplänen das Verhältnis der technischen zur Gesamtbesatzung, so pendelt der Wert zum Beispiel zwischen 45 % (Typ IV) und 36 % (THEODOR STORM). Mit einem Mittelwert von 40 % kann angenommen werden, dass im Bereich Maschine rund 12 000 Schiffstechniker gemustert waren.

Nicht zu beziffern ist die Anzahl der in der Verwaltung und in den landseitigen Einrichtungen Beschäftigten, die vorher als Seeleute in der Flotte umfangreiche praktische Erfahrungen sammeln konnten (Inspektionen, Werkstätten, Wirtschaft, Ausbildung, Arbeitskräfteeinsatz, Materialwirtschaft, Auslandsvertretungen u.v.a.m.). Viele waren es, die nicht nur ihr umfangreiches Wissen weiter vermittelten, sondern auch erheblich zur Lenkung des gesamten Betriebsgeschehens beitrugen. In den technischen Werkstätten trugen ihre bordspezifischen Kenntnisse erheblich zu solchen Reparaturzeiten bei, die von Arbeitskräften des Dieselmotorenwerkes Rostock (DMR) oder der Werften selten zu unterbieten waren. Nicht unerwähnt darf die engagierte Arbeit von Frauen in der Verwaltung und der Flotte bleiben. Hierzu hat der Autor bereits ausführlich in dieser Schriftenreihe im Band IX/2010 berichtet.

Anzumerken ist, dass wie in vielen der staatlich gelenkten Betriebe die Struktur zu oft geändert wurde. Wie auch heute praktiziert, sollten Aufgaben und Verantwortung so gebündelt werden, dass im Endergebnis möglichst hohe Einsparungen an Arbeitskräften erzielt werden würden. Selten nahmen diese ständigen Aktionen die Mitarbeiter mit Beifall auf. Egal, was wieder neu eingeführt werden sollte, der Flottenbetrieb lief davon wenig beeinflusst weiter.



Von 1949 bis 1954 wurden an der Seefahrtsschule in Wustrow neben Nautikern und Funkern auch insgesamt 352 Seemaschinisten ausgebildet.

Eine Zeit großer Veränderungen

In den beschriebenen 40 Jahren musste sich auch die DSR zwangsläufig vielen in der internationalen Seeschifffahrt zu erkennenden Veränderungen anpassen. Innerhalb des sogenannten sozialistischen Lagers nahm die DSR in bestimmten Gremien eine geachtete, manchmal führende Position (Liniendienste, Schiffsautomation) ein. Nicht allumfassend, sondern in Kurzform sollen weiterhin genannt sein:

Der komplexe Schiffsbetrieb

Nach Recherchen des Autors kann die Deutsche Seereederei für sich den Anspruch erheben, die erste Reederei im deutschsprachigen Raum gewesen zu sein, die im Zeitraum von 1967 bis 1971 den Einsatz von disponibel einsetzbaren Besatzungen in verschiedenen Varianten erprobte und dann in ihrer gesamten Flotte verbindlich einführte. Was war Anlass die seit Beginn der Dampfschifffahrt bestehenden, manchmal zur gegenseitigen, beruflichen Missachtung führenden, strengen Abgrenzungen zwischen den Dienstbereichen Deck und Maschine abzubauen und letztendlich zu beseitigen?

In arbeitsrechtlichen Vereinbarungen war unter anderem bestimmt, dass bei geleisteter Sonntagsarbeit sowie bei ununterbrochenem Bordeinsatz für jeden Monat jedem Seemann zusätzlich zum üblichen Tarifulaub ein weiterer Freier Tag zu gewähren ist. Es war den Verantwortlichen der DSR bewusst, dass mit der ab August 1967 wirksam werdenden Einführung der 5-Tage-Arbeitswochen sich die Summe der unabgegoltene Freizeitanprüche erheblich erhöhen würde. Über die Inspektionen erhielten alle Schiffsleitungen den Auftrag nach Wegen und Möglichkeiten zu suchen, wie man auch in Zeiten hoher Personalknappheit einem Anwachsen dieser Freizeitanprüche entgegen wirken könnte.

In der Fachliteratur wurde seinerzeit darüber berichtet, dass es in der internationalen Seeschifffahrt erste Versuche zur Einführung einer Allzweck-Besatzung gab. Es gehört zu den Grundlagen seemännischer Pflichten auch den Kollegen aus dem anderen Dienstbereich bei der Erledigung von zeitlich begrenzten, schwierigen Arbeiten zu helfen. Das gilt besonders bei der Gewährleistung der Schiffssicherheit.

Natürlich wurde auch in der DSR in guter Kameradschaft und nach dem Prinzip von Einsicht und Bereitschaft die gegenseitige hilfreiche Unterstützung praktiziert. Das geschah zum Beispiel bei der Übernahme von Material und Proviant, beim Umlagern von Kohle vom Deck in die Bunker (DS ROSTOCK und WISMAR), sondern auch bei den unter günstigen Witterungsbedingungen stattfindenden „Hau-Ruck-Aktionen“ wie die Entrostung von Luken und Decks sowie das Farbwaschen und Pönen in den technischen Betriebsräumen. Hier drohten jedoch bei Eintritt eines Arbeitsunfalls arbeitsrechtliche Sanktionen gegen die Leiter der Dienstbereiche, da der wechselnde Einsatz in einem anderen Ressort weder in der „Seemannsordnung“ noch in der „Dienstordnung für das seefahrende Personal“ gesetzlich geregelt war. Das bedeutete, dass eine gute Zusammenarbeit im Interesse des Betriebes bei Ereigniseintritt zu einer erheblichen Bestrafung der verantwortlichen Schiffsoffiziere geführt hätte. Zudem war die Ausrüstung des einzelnen Mannschaftsmitgliedes mit Arbeitsschutzkleidung nur auf den jeweiligen Dienstbereich Deck oder Maschine ausgerichtet. Es war zu damaliger Zeit nach Meinung und Drängen des Autors dringend geboten, diese historisch erwachsenen Abgrenzungen der beiden dominierenden Dienstbereiche vor allem in gesetzgeberischer Hinsicht zu beseitigen. Eine ganz neue Konzeption wurde entwickelt und ab 1967 schrittweise nach Billigung des Seefahrtsamtes sowie der DSR-Betriebsleitung an Bord des MS ESPENHAIN in Eigenregie erprobt.

Das eigentliche Ziel der Initiatoren (Kapitän Zinn, Leitender Ingenieur Marnau, I. Nautischer Offizier Eschler und I. Technischer Offizier Paul) war anfangs nicht die Einsparung von Lohnkosten, sondern eine arbeits- und seerechtlich sanktionierte Änderung der Arbeitsbereiche

und -inhalte der Mannschaften Deck und Maschine. Aus den Dienstbereichen Deck (Vollmatrosen, Matrosen, Decksleute) und Maschine (Maschinenassistenten, Motorenwärter und -helfer) wurden je zwei Mannschaftsmitglieder durch eine effektivere Arbeitsweise freigesetzt. Deren Verbleib in der Stammbesatzung konnte sehr erfolgreich für eine bordseitig gesteuerte Urlaubsabteilung genutzt werden. Dass die gesammelten Erfahrungen der Besatzung des MS ESPENHAIN betrieblich sehr wohlwollend aufgegriffen und dann nach vielen Diskussionen in die gesamte Flotte überführt wurden, war ursprünglich so früh nicht vorgesehen und hing mit den betrieblichen Zwängen zur Einsparung an Arbeitskräften zusammen. Wie von vielen Kritikern vorausgesagt, verblieben leider die nach 1969 „eingesparten“ Seeleute nicht in den Stammbesatzungen, sondern wurden auf anderen Schiffen der ständig wachsenden DSR-Flotte eingesetzt. Der komplexe Schiffsbetrieb sprengte den Rahmen der bisherigen konventionellen Dienstorganisation und führte im Ergebnis zu einem hohen betrieblichen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Das manchmal engstirnige Ressortdenken wurde zunehmend überwunden. Die Einführung des komplexen und automatisierten Schiffsbetriebes an Bord der Rostocker Handelsschiffe verlangte einige einschneidende Änderungen in der Berufs- und Weiterbildung der Seeleute, die relativ rasch wirksam wurden.

Spätere Versuche, den Gesamtnutzen zu ermitteln, ergaben eine Einsparung von etwa 220 Arbeitskräften und damit einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 2,4 Millionen Mark.

Da die von den Initiatoren bewusst getroffene Entscheidung, anfangs in aller Stille eigene praktische Erfahrungen zu sammeln und diese dann erst abschließend bei guten Endergebnissen zu veröffentlichen, ließ eine nachträgliche Anerkennung im Rahmen des Neuererwesens nicht zu. Überaus großzügig stellte die Betriebsleitung 1968 für alle an Bord des MS ESPENHAIN Beteiligten eine einmalige Sonderprämie in Höhe von 2000 Mark zur Verfügung, die, wie üblich, in feierlicher Form dann anteilig an alle Aktiven verteilt wurde.

Der automatisierte Schiffsbetrieb

Mit zunehmender Zuverlässigkeit der Einzelkomponenten der an Bord installierten technischen Anlagen sowie der Neuentwicklung von Sensoren, Registrier-, Warn- und Überwachungsanlagen konnte besonders der erhebliche Umfang an üblicher Kontrolltätigkeit



Auf dem Massengutfrachter ESPENHAIN wurde der komplexe Schiffsbetrieb umfangreich erprobt und danach in der DSR-Flotte verbindlich eingeführt.

im Bereich Maschine reduziert werden. Neu entwickelte, funktionstüchtige Anlagen und Systeme ermöglichten auch auf größeren Schiffen die Fernbedienung und Betriebsüberwachung der Hauptantriebsanlage von der Brücke aus. Der auch in der internationalen Seeschifffahrt erkennbare immer stärker werdende Druck zur Personalreduzierung verstärkte auch im DDR-Schiffbau sowie in der DSR die Bemühungen zur weiteren Automatisierung der Schiffe. Das Ziel bestand darin, die neue Betriebsform des „zeitweise unbesetzten Maschinenraumes (zuM-Betriebes)“ zuerst nur für den Hafen-, dann auch für den Seebetrieb umfassend einzuführen. Wurden im Seebetrieb bestimmte Grenzwerte im Betriebsablauf unter- oder überschritten, erfolgte automatisch eine Drehzahlreduzierung oder ein Stopp der gesamten Hauptantriebsanlage.

Erst wenn die Deutsche Schiffs-Revision und Klassifikation (DSRK) mit dem Zusatz zum Klassezeichen „aut 16 Hafen“ oder „aut 24“ bestätigte, dass alle technischen Anforderungen erfüllt worden waren, billigte das Seefahrtsamt der DDR eine Reduzierung der technischen Besatzung. Die DSR hatte vorher eine auf das jeweilige Schiff oder auf eine bestimmte Schiffsserie zutreffende Kontroll-Liste (Checkliste) sowie einen Wege-Zeit-Plan vorzulegen. Das tägliche Checken und schriftliche Dokumentieren der Handlungen erfolgte in der Regel zwischen 16 und 17 Uhr vor dem Verlassen aller Schiffstechniker aus dem Maschinenkontrollraum (MKR) bzw. Maschinenraum. Zusätzlich wurden in genau definierten zeitlichen Abständen bestimmte Überwachungssysteme auf Funktionstüchtigkeit überprüft. Auf Weisung des Leitenden Ingenieurs erfolgte das einmal nachts oder auf der Grundlage schiffstypischer Besonderheiten in kürzeren Zeitabständen. Eine vorgegebene Reihenfolge der Kontrolle oblag dem Bereitschaftsdienst. Der Kontrollgänger hatte sich auf See beim Wachoffizier an- und abzumelden. Verzögerte sich eine Rückmeldung oder blieb sie aus, sollte durch den Wege-Zeit-Plan eine schnellere Rettung eines eventuell Verunglückten eingeleitet werden können. Auf langjährige Bemühungen zur Nachrüstung von Schiffen der Framo-Serie zum Erreichen eines wachfreien Hafenbetriebes kann an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

Unter Leitung des Leitenden Ingenieurs Peter Voß erhielt 1968 nach umfangreichen bordseitigen Erprobungen erstmals das Kühlschiff THEODOR STORM von den Seefahrtsbehörden die Zulassung zum „24-stündigen Aut-Betrieb/See“. Bis zum Ende der 1980er-Jahre erreichte die DSR-Flotte nach eigenen Berechnungen einen international beachtlichen Automatisierungsgrad von annähernd 85 %.

Die Technische Diagnostik

Angebote der DDR-Schiffbauindustrie für den Export in westeuropäische Länder sollten auch moderne Einrichtungen der Überwachungs- und Regelungstechnik beinhalten. Ähnlich wie in der Medizin sollte es die technische Diagnostik ermöglichen, den gesamten Verbrennungsprozess in jedem einzelnen Zylinder des Hauptmotors zeitnah beurteilen zu können. Eine optimale Verbrennung sollte Ablagerungen im Abgassystem mindern und zu einer Brennstoffeinsparung führen. In Westeuropa waren zur damaligen Zeit bereits in verschiedenen Preisgruppen technisch relativ ausgereifte Anlagen auf dem Markt. Um, wie üblich, den Kauf von diesbezüglichen Einzelkomponenten für „harte“ Währungen zu vermeiden, übernahmen Lehrkräfte an der damaligen Ingenieurhochschule für Seefahrt (IHS) die Eigenentwicklung.

In Hinblick auf eine mögliche Nachrüstung für die Flotte und eine äußerst optimistisch propagierte Brennstoffeinsparung unterstützte die DSR das vom Schiffbau initiierte Projekt auch mit erheblichen finanziellen Mitteln.

Für den Einsatz an Hauptmotoren wurden Geräte zur Einspritzüberwachung, Zylinderdruck- und Temperaturmessung sowie Bauteilüberwachung konstruiert und als Prototyp gefertigt.

Wie immer wurde ein Erprobungsträger in der DSR gesucht und mit dem Massengutschiff JENA gefunden. Im Maschinenkontrollraum (MKR) wurde ein älteres Modell des Mikrorechners vom Typ „Maihak“ eingebaut. Da der vorhandene Wälzkolbenzähler nur sehr ungenau den Durchfluss des verbrauchten Brennstoffes gemessen hat, wurde auf die antiquierte Messung mit Hilfe eines per Hand ausgeliterten (!) zusätzlich aufgestellten Tanks zurückgegriffen. Der Füllstand konnte im angebrachten Schauglas nur bei ganz ruhiger See genau bestimmt werden. Der damalige LTO Manfred Zimmermann, Sohn des bekannten DSR-Generaldirektors Eduard Zimmermann, unterstützte bordseitig das Projekt nach besten Kräften. Dieser, der zuständige Technische Inspektor G. Bethin sowie der für drei Reisen vertretungsweise in Funktion gemusterte Autor vertraten die Auffassung, dass die erzielten Ergebnisse keineswegs den Prognosen entsprachen. In einem gemeinsam für die Fachzeitschrift „Seewirtschaft“ erstellten Beitrag wurde es für ratsam erachtet, in keiner Weise auf den Kern, die seitens der IHS erwartete Brennstoffeinsparung, einzugehen. Das führte bei Lesern in Berliner Dienststellen zur Verwunderung und gab Anlass zu einer Tiefenkontrolle im DSR-WTZ. Verärgert darüber drang dessen Leiter darauf, gegenüber dem als Initiator ausgemachten Autor ein Disziplinarverfahren einzuleiten. Nun wurde heftig darüber gestritten, ob man den Autoren, die das Manuskript vorschriftsgerecht über die DSR-Pressestelle nach Berlin geleitet hatten, wegen einer bewusst ausgelassenen Bewertung in einer Veröffentlichung eine arbeitsrechtlich relevante Verfehlung anlasten konnte. Nach vielem Hickhack musste das angestrebte Verfahren aber letztendlich wegen erheblicher Zweifel daran sowie nicht eingehaltener Fristen eingestellt werden. Im Ergebnis wurde die sonst gute Zusammenarbeit mit der IHS auf diesem Gebiet unauffällig beendet. Auch hier wurde wieder deutlich, dass durch unverständliche politische Entscheidungen mit hohem personellen und finanziellen Aufwand versucht werden sollte, „das Fahrrad neu zu erfinden“. Unter vorgehaltener Hand wurde von einem hohen finanziellen Verlust gesprochen.

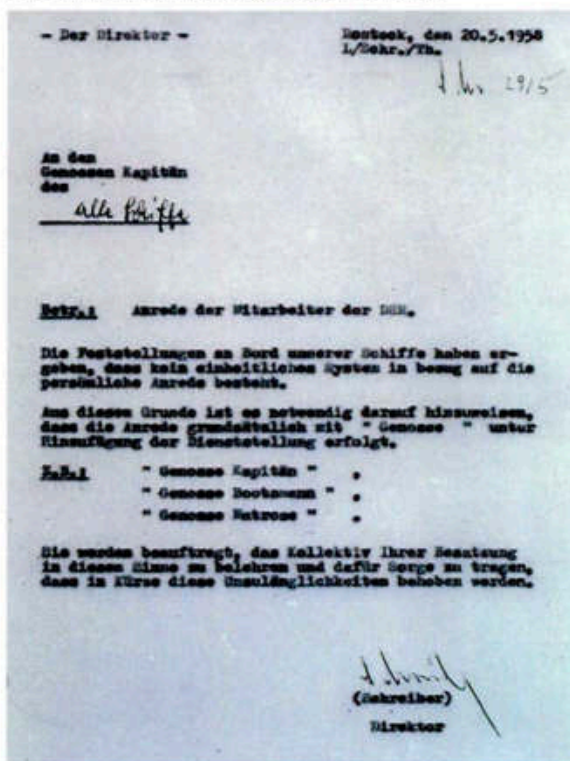
Die planmäßig vorbeugende Instandhaltung (PVI)

Auch auf diesem Gebiet der Schiffsbetriebstechnik war die DSR, einem aktuellen internationalen Trend folgend, sehr aktiv. Für fast alle neu übernommenen Schiffe einer bestimmten Serie mit einer Tragfähigkeit größer als 5000 tdw wurden landseitig umfangreiche Dokumentationen erarbeitet. Das Ziel bestand darin, die installierten technischen Anlagen nicht durchgehend bis zu einem möglichen Schadenseintritt oder bis zum endgültigen Verschleiß zu betreiben. Plötzliche Havarien mit erheblichen Kosten für die Instandsetzung oder den kompletten Ersatz sollten durch rechtzeitig vorgenommene Überprüfungs- und Wartungsarbeiten sowie durch Austausch von Verschleißteilen vermieden werden. Ziel war ebenfalls, die möglicherweise durch technische Ausfälle verursachten Verluste von Frachteinnahmen zu minimieren. Zur Umsetzung wären aber nicht nur erhebliche finanzielle Mittel, sondern auch entsprechende landseitige Reparaturkapazitäten zusätzlich erforderlich gewesen. Da der Schiffbau dazu meist nicht in der Lage war, hätten die bis zur Obergrenze ausgelasteten innerbetrieblichen Werkstattkapazitäten zur Abdeckung der Erfordernisse der PVI erheblich erweitert werden müssen.

Auch wollten, wie überall in der Welt, die Ökonomen der DSR die betrieblichen Gesamtkosten so gering wie möglich halten. Daher wurde eine weitere, sich zwingend durch die PVI ergebende Aufstockung des bereits sehr beachtlichen Reparaturfonds sehr kritisch gesehen. Das bedeutete, die Theorie war gut und zeitgemäß; die Umsetzung scheiterte aber nicht nur in der DSR aus den dargestellten Gründen.

Einige spezielle betriebliche Besonderheiten

Rückblickend kann jeder ehemalige DSR-Mitarbeiter mit Stolz auf das Wachsen „seiner“ Reederei zurückblicken. Aber es darf und sollte nicht „unter den Teppich gekehrt werden“, dass heute kaum noch verständliche Anforderungen anfangs ignoriert, dann als gegeben und unveränderlich angesehen wurden.



Anweisung zur Durchsetzung der Anrede „Genosse“

In den ersten Jahren der DSR war die Anrede mit „Frau/Herr“ oder „Kollegin/Kollege“ üblich. Warum einige Übereifrige zuerst in der DSR, dann in anderen Seefahrtsbetrieben, Behörden und maritimen Bildungseinrichtungen die Anrede „Genossin/Genosse“ mit Nachdruck durchsetzen mussten, ist nicht mehr zu ermitteln. Da diese Titulierung nur schleppend Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch fand, hielt es der Direktor der DSR im Mai 1958 für geboten, auf diese, sonst in zivilen Betrieben unübliche Anrede mit Nachdruck zu dringen.

Als besonders fies muss der anfangs der 1980er-Jahre geforderte Gruppen-Landgang von mindestens drei Personen angesehen werden. Abgesehen davon, dass aus Gründen der eigenen Sicherheit sowie der Freude an Erlebnissen im Team es nur Wenige gab, die bevorzugt alleine einkaufen oder

bummeln gingen, war diese überaus überzogene Forderung nur mit Befürchtungen vor einem „UV“ (unerlaubten Verlassen der DDR), mundartlich kurz „Republikflucht“ genannt, zu erklären. Auch der Autor erhielt 1981 nach einem Vertretungseinsatz auf der VÖLKER-FREUNDSCHAFT einen saftigen Rüffel, weil er in der Mittagspause nur ganz kurzfristig im Hafen von Gdynia einen Kurzeinkauf zu zweit machte. Aber die rund 500 Passagiere konnten alleine oder in Grüppchen nach eigenem Ermessen die zur Verfügung stehende Zeit für einen Landgang nutzen. Das verstehe, wer will!

Re-Export

Ganz diskret musste die DSR die Fehlleistung des DDR-Schiffbaus und seiner Außenhandelsorganisation Schiffskommerz (SC) kompensieren. Bei einigen, nicht sehr solventen ausländischen Reedern gab es erhebliche Rückstände bei den vereinbarten Ratenzahlungen. Da nach einigen Verhandlungen keine generellen Veränderungen zu erwarten waren, musste das staatliche Eigentum gerichtlich gesichert und eine Rückführung in die DDR vollzogen werden. Kurzerhand wurde entschieden, dass die DSR diese Schiffe vom Typ Meridian II nach einer Zwangsversteigerung vor dem Gerechtshof van het district in Rotterdam möglichst „geräuscharm“ zu übernehmen hatte. Sicherlich bestand ein stetiger Bedarf an Schiffen besonders für den sehr profitablen Fernost-Einsatz. Der altersbedingte, zunehmend

steigende Instandhaltungsaufwand für die Schiffe vom Typ IV und Typ X machte den Ersatz durch moderne Semi- oder Vollcontainerschiffe zwingend erforderlich.

Aber bei der ungemein angespannten Personalsituation war es für die DSR eine zusätzliche Belastung, kurzfristig und unplanmäßig vier komplette Besatzungen „aus dem Boden zu stampfen“. Wieder mussten DSR-Seeleute und deren Familienangehörige einsichtig sein und auf den lang erwünschten, manchmal bereits zugesagten Urlaub verzichten.

Drei der vier Schiffe erhielten die Namen von ausgesonderten Typ-IV-Schiffen. Eine nette Geste gegenüber den Paten- und Hauptstädten der gleichnamigen DDR-Bezirke.

Einiges zu den Schiffen:

MS HALLE (2), ex PHENIX. Bestellt von ITC Courtage S.A. Paris. Stapellauf für Tanker Corporation Monrovia. Übergabe am 29. September 1976 an Freedom Bay Shipping Monrovia. Auf Antrag von SC nach Ankunft in Rotterdam im März 1979 „an die Kette gelegt“. Am 6. Juli 1979 von der DSR übernommen.

MS SUHL, ex MERLIN I. Von Global Mercantile Inc. am 9. Dezember 1977 in Dienst gestellt. Nachfolgende Betreiber Transmed Shipping, Athen. Im März 1979 nach Einlaufen in Rotterdam durch niederländische Behörden arretiert. Nach Zwangsversteigerung erfolgte die Übernahme durch die DSR am 6. Juli 1979.

MS DRESDEN (2), ex HAWK. Käufer am 15. Dezember 1976 war die North Atlantic Corporation, Monrovia. Betrieben durch Transoceanic Transportation, Piraeus. Auf Antrag von Schiffskommerz „an die Kette gelegt“. Ebenfalls nach Versteigerung am 9. August 1979 von der DSR erworben.

MS KARL-MARX-STADT (2), ex CONDOR. Von der WWW für Rea Shipping Corporation SA. Limassol gefertigt und am 26. Juni 1977 übergeben. Betreiber war anfangs der vorstehend genannte griechische Reeder und nachfolgend die Crop Shipping Co. Ltd, Limassol. Am 16. September 1980 auch von SC für die nachfolgende Übernahme durch die DSR ersteigert.

Quelle: Wolfgang Kramer

Die Schiffsnamen wurden vor Ort geändert, der Anstrich des Schornsteins sowie das Anbringen der Schornsteinmarke erfolgten nachträglich.

In der Leitungsebene des DDR-Schiffbaus war man natürlich sehr froh darüber, in der DSR einen Nachnutzer gefunden zu haben. Konnte man doch nun die notwendigen und zusätzlich gewünschten Anpassungsreparaturen mit „angezogener Handbremse“ realisieren.

Weiterbildung und Aufstiegschancen

Es war absehbar, dass die ersten, bereits älteren DSR-Schiffsoffiziere der Vorkriegsgeneration nur noch für einen relativ kleinen Zeitraum zur Verfügung stehen würden. Die Werbung von ehemaligen Seeleuten in den anderen, küstenfernen Bezirken brachte nicht die gewünschten Ergebnisse. Auch in Hinblick auf die angestrebte Flottenerweiterung mussten viele neue Wege im partnerschaftlichen Zusammenwirken mit den Seefahrtsbehörden und Ausbildungsstätten gegangen werden. Neben der bereits beschriebenen eigenen Qualifikation von jungen Leuten zu Facharbeitern galt es dafür Sorge zu tragen, dass möglichst alle Matrosen und Maschinenassistenten nach Erreichen der gesetzlich vorgegebenen Seefahrtszeit sich durch einen kürzeren oder längeren Schulbesuch zum Schiffsoffizier qualifizierten. Nicht immer wurde diese betriebliche Notwendigkeit freudig begrüßt.

Vorsorglich wurde bei der Neueinstellung von Trimmern, Motorenhelfern und -wärtern sowie Decksleuten darauf geachtet, dass einige berufliche Grundvoraussetzungen, wie ein Facharbeiterabschluss in bestimmten Metallberufen, vorlagen. Geschützt durch spezielle,



Nach missglücktem Export Übernahme durch die DSR. Mit neuem Namen aber noch alter Schornsteinmarke: MS HALLE (II)

den Aufbau der DDR-Flotten forcierende Bestimmungen waren auch die für die Entwicklung der Arbeitskräfte Verantwortlichen ständig „in Action“, um ungeniert von den Bemühungen anderer Betriebe zu profitieren. Besonders hilfreich waren direkte Schilderungen vom Bordalltag in der betrieblichen und örtlichen Presse sowie in Radio- und Fernsehsendungen. Eine tolle, kostenfreie Arbeitskräftewerbung wurde durch die sehr beliebte, ab 1977 gesendete, mehrfach wiederholte neunteilige Fernsehserie „Zur See“ sowie die Direktsendung „Stammtisch der Fahrensleute“ von Radio DDR, Sender Rostock, erreicht. Der Autor erhielt, wie auch alle anderen Teilnehmer, einen hübschen Wimpel mit der rückseitigen Inschrift „Die Technische Gilde ist wieder einmal am 151. Stammtisch dank Deiner vorzüglichen Mitmache präsent gewesen. Rostock, 20. 12. 1980.“ Gezeichnet vom Redakteur Jochen Wilken.

Dem Zwang nachkommend musste für solche Seeleute, die aus der Sicht der zu erwartenden Lohnneinbußen, aber ebenfalls wegen des eigenen geringen Nachkriegs-Bildungsniveaus Zweifel an einer erfolgreichen Weiterqualifikation hatten, völlig neue Formen durch gestufte Weiterbildungslehrgänge gefunden werden. Damit war gesichert, dass einerseits nach einem C3-oder C4-Lehrgang sehr schnell junge Schiffstechniker als Wachleiter zur Verfügung standen. Nach weiterer Fahrzeit war es dann andererseits problemlos möglich, dass zuerst ein Anschlusslehrgang C3/C4 und, wenn geeignet und gewünscht, ein Aufbaulehrgang C4/C6 besucht werden konnte.

Das war auch betrieblich sehr hilfreich, weil in den Anfangsjahren die angestrebten Klassenstärken für eine dreijährige durchgehende Ausbildung zum Kapitän bzw. Schiffssingenieur wegen der geringen Anzahl von geeigneten Nachwuchskräften kaum erreicht wurde. Bekanntlich konnten einige Seeleute in der Fischerei bereits vor Gründung der DSR dort die für einen Schulbesuch erforderliche Seefahrtszeit ableisten. Ein Wechsel zur DSR war nach Abschluss der Weiterbildung zum Schiffsoffizier, zum „Patentträger“, meist in gegenseitiger Abstimmung der Fachinspektionen der Reedereien, problemlos möglich. Viele bekannte Nautiker und Ingenieure haben, bevor sie zur DSR wechselten, bereits auf Fischereifahrzeugen

umfangreiche seemännische Erfahrungen sammeln können.

Als Beispiel soll an dieser Stelle die berufliche Entwicklung von Werner Goldberg kurz skizziert werden. Bereits im Jahr 1951 begann er als 21-Jähriger seine Seefahrtszeit als Maschinenassistent auf einem Logger des Fischkombinates Rostock (FKR). Nach erfolgreichem Besuch eines C3-Lehrganges an der Seefahrtschule in Wustrow folgten Musterungen als II. und I. Maschinist auf Loggern und Trawlern. Nach einem



LTO Werner Goldberg (r.) im Maschinenkontrollraum des 1986 übernommenen OBC-Frachters BRANDENBURG (II)

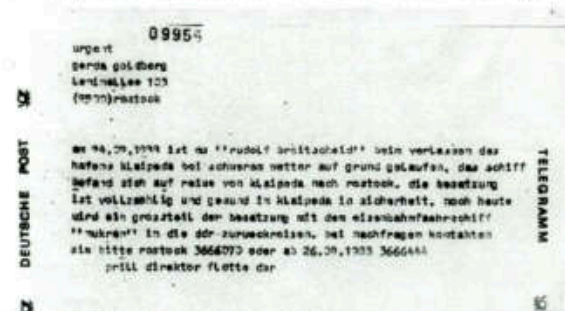
weiteren halbjährigen Besuch eines C3/C4-Aufbaulehrganges im Jahre 1957 wurde er bis 1959 als I. Maschinist auf einem Trawler, ab 1960 auf dem neu in Dienst gestellten Transport- und Verarbeitungsschiff (TVS) MARTIN ANDERSEN NEXÖ als I. Ingenieur eingesetzt. Danach folgten Funktionen als Leitender Ingenieur von 1963 bis 1969 auf den Fang- und Verarbeitungsschiffen (FVS) BERTOLT BRECHT und BERNHARD KELLERMANN.

Alle Absolventen, so auch W. Goldberg, des 1969 begonnenen und 1971 beendeten Aufbaulehrganges C4/C6 nahmen das besondere Angebot einer unmittelbar folgenden Ausbildung bis zum Diplomingenieur gerne an. Da dann im Jahr 1973 kein neuer günstiger Arbeitsvertrag wegen sich verzögernder Auslieferungen von neuen Fischereifahrzeugen angeboten wurde, wechselte Werner Goldberg mit Zustimmung des FKR zur DSR. Hier war er, den angebotenen und gerne angenommenen Eintritt in den Vorruhestand nutzend, bis Juni 1990 im Bordeinsatz. Auf insgesamt 35, davon auf 19 DSR-Schiffen, war er Mitglied oder höchster Vorgesetzter des technischen Bereiches. Damit gehört Werner Goldberg nach fast 40-jähriger Seefahrtszeit zu den dienstältesten Schiffstechnikern in Rostock.

Nicht verwunderlich, dass er in seiner langen Seefahrtszeit sehr viele übliche technische Defekte eigenverantwortlich eindämmen, besser noch völlig beseitigen musste. Besonders sind ihm natürlich ganz außergewöhnliche Erlebnisse in Erinnerung geblieben. Hierzu zählt der Brand im Maschinenraum auf dem FVS BERTOLT BRECHT sowie ein in einem Eisfeld vor Westgrönland durch einen unvorhersehbaren Zusammenstoß mit einem Eisberg entstandener Ruderschaden auf dem FVS BERNHARD KELLERMANN. Auf dem letztgenannten Schiff richtete auf einer späteren Reise bei einem Unwetter auf dem Nordatlantik eine Monsterwelle auf der Brücke sowie in der Chieffkammer erhebliche Zerstörungen an.

Unvergessen bleibt auch der Totalverlust des Typ X-Schiffes RUDOLF BREITSCHIED, das

am 24. September 1988 nach Verlassen des Hafens Klaipeda bei schwerem Wetter mit Windböen der Stärke 10 auf Grund gelaufen war. Das Schiff wurde durch die überkommende schwere See schwer beschädigt und brach einige Tage später in zwei Teile auseinander. Alle Besatzungsangehörigen, so auch nach Seemannsbrauch zuletzt der Kapitän und Chieff Goldberg, konnten gerettet werden.



Nachricht der DSR über die Rettung der Besatzung des MS RUDOLF BREITSCHIED

Zu den betrieblichen Besonderheiten gehörte ebenfalls, bei allen Möglichkeiten der Erwachsenenqualifikation darauf zu dringen, dass der erreichte Abschluss auch bei einer nicht auszuschließenden landseitigen Tätigkeit von den Betrieben und Handwerkskammern anerkannt wurde. Das betraf zum Beispiel die an der Ingenieurschule in Warnemünde durchgeführten Lehrgänge zum Elektro-Meister oder an der Betriebsakademie zum Technischen Offizier für Hilfsanlagen (TOH). Nennenswert ist auch die sogenannte C4E-Ausbildung. Die Absolventen konnten dank ihrer Vorkenntnisse im Borddienst umgehend als Offizier für E-Anlagen eingesetzt werden. Da auch ein großer Umfang an Wissen in schiffsbetrieblicher Richtung vermittelt wurde, haben einige Absolventen erfolgreich ihre weitere berufliche Entwicklung als Technischer Wachoffizier, nachfolgend nach Besuch eines weiteren Aufbaulehrganges als Leitender Ingenieur, gesehen.

Nicht gerade zimperlich war die DSR bei der Abwerbung von Absolventen der Fachrichtung Elektrotechnik. Von anderen Betrieben mit der Hoffnung einer Wiederkehr nach erfolgreichem Studienabschluss zum Beispiel an die Ingenieurschule in Wismar oder Berlin-Lichtenberg delegiert, bemühte sich die DSR in verschiedener Form um ein Arbeitsangebot für die Tätigkeit als Offizier für E-Anlagen (TO/E) in der Flotte. Das wurde natürlich selten von den ehemaligen sogenannten Arbeitgebern begrüßt und wurde als plumpe Form der Abwerbung beklagt. Der Bedarf war aber derart hoch, dass es damals keine Alternativen zu diesen unbeliebten Abwerbungen gab.

Klar, dass auch einige langbefahrene DSR-Elektriker ein dreijähriges Studium, wie Klaus Dietrich und Fritz (Fiete) Proske, an diesen Schulen abgeschlossen haben. Natürlich wurde es zunehmend dringlicher auf diesem Fachgebiet neue Ausbildungskapazitäten zu erschließen. Auch hier leistete auf Drängen von DSR und FKR die Warnemünder maritime Bildungsstätte ab 1983 Pionierarbeit. Erstmals bildete diese, damals einmalig in Deutschland, in einem Sonderlehrgang 24 seefahrtserfahrene Elektromeister zum Fachschul-Ingenieur weiter. Weitere Direktlehrgänge folgten.

Der nicht aus eigenen Kräften zu bewältigende Bedarf an Schiffsingenieuren veranlasste die legendären Schiffsingenieure Ernst Dedow (DSR), Albert Glass (FKR) und Julius Adler (Ing.-Schule Warnemünde) mit wohlwollender Unterstützung durch das Seefahrtsamt der DDR dazu, erstmalig einen in der deutschen Seeschifffahrt völlig neuen Weg der Schiffsingenieurausbildung zu suchen und zeitlich begrenzt zu praktizieren. Es galt die seerechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Absolventen von ausgewählten Ingenieurschulen und Universitäten angeworben, im Borddienst in 15 Monaten mit der Praxis vertraut gemacht wurden und dann nachfolgend das spezifische Fachwissen eines Schiffsingenieurs in einem sechsmonatigen Sonderlehrgang vermittelt bekamen. Eine Verfahrensweise, die bei vielen Absolventen auf Interesse stieß, jedoch bei den delegierenden Betrieben ebenfalls mit Missfallen zur Kenntnis genommen wurde.

Verständlich, denn sich auf eigene Unterlagen stützend, hat der Autor ermittelt, dass etwa 160 Maschinenbau-Ingenieure ihre berufliche Weiterentwicklung in der Seefahrt suchten.

Zu den Absolventen des ersten C6-Sonderlehrganges, durchgeführt vom 4. Februar bis zum 1. Juli 1957, gehörten die Herren Jürgen Bonatz, (DSR, dann Fährschiffamt Saßnitz), Rudolf Jaksch und Otto Kriegler (FKR), Eckhardt Markwardt, Lothar Preußner, Klaus Reiher, Dieter Wallis, Günter (Bulli) Willert, Hans-Jürgen Bollmann, Hans Loof und Klaus Schwitalla (alle DSR). Hinzu kam der bereits an der Ingenieurschule in Warnemünde tätige Hans Ziehe mit Seefahrtszeiten auf Schiffen der Kriegsmarine und der DSR.

Zu den Chiefs, die nach abgeschlossener universitärer Ausbildung unmittelbar zur DSR wechselten gehörten beispielsweise die Herren Rolf Stück (erster Leiter des firmeneigenen Betriebsstofflabors am Alten Markt 26, dann Abt. Leiter Flottenerweiterung) und Alfred Strauch (bekannt in seiner Funktion als Flottenbereichsdirektor Einsatzbereich Asien/Amerika).

Anzumerken ist, dass Klaus Schwitalla der erste Hauptabteilungsleiter Flotteninstandhaltung der DSR war. Zudem war er der erste DSR-Schiffsingenieur, der nach seiner Promotion im Jahre 1970 zum Hochschuldozent ernannt und 1977 zum Ordentlichen Professor berufen wurde,

Die Basis bildete die DSR

Es hat sich nach der deutschen Wiedervereinigung gezeigt, dass die mit dem komplexen sowie automatisierten Schiffsbetrieb vertrauten DSR-Seeleute ohne wesentliche Anpassungsschwierigkeiten in anderen deutschen sowie ausländischen Reedereien verantwortliche Positionen an Bord und an Land einnehmen konnten. Leider nicht allumfassend, sondern nur beispielhaft, kann an dieser Stelle darüber berichtet werden.

Unverständlich war es für den nach einer Facharbeiterausbildung zum Maschinenschlosser und nachfolgender Seefahrtszeit als Maschinen-Assistent im Jahre 1984 zum Hochschulvorbereitungslehrgang delegierten Lars Voß, dass er nach erfolgreichem Abschluss zum Diplomingenieur im Jahre 1990 keine Einsatzmöglichkeiten in der noch vorhandenen DSR-Flotte angeboten bekam. Dafür erhielt er umfangreiche Hinweise für Bewerbungen bei bekannten westdeutschen Großreedereien. Gesagt, getan. Begeistert davon, ohne eigene Aufwendungen gut qualifiziertes Personal zu erhalten, wurde er unproblematisch bei der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, am 1. April 1990 eingestellt. Nach Einsatz auf der „Amerika Express“ als III. Ingenieur war er als II. Ingenieur auf der „Düsseldorfer Express“ gemustert.

Wegen der fortschreitenden Automatisierung des Schiffsbetriebes und dem gegebenen Kostendruck auf Schiffen unter deutscher Flagge in Bezug auf ausländische Flaggen wurde in den 90er-Jahren auch das Dualstudium Nautik/Technik für Schiffsoffiziere von verschiedenen deutschen Reedereien favorisiert. Für die Teilnehmer bedeutete dies ein eineinhalbjähriges Studium an der Fachhochschule Hamburg.

Mit dem erfolgreichen Abschluss zum „Staatlich geprüften Nautiker“ stieg Lars Voß im September 1994 als Schiffsbetriebsoffizier (SBO) auf die HOECHST EXPRESS auf. Als Ingenieur war er nun für die Hauptantriebsanlage und als Nautiker für den 20-24-Uhr Brückenwachdienst verantwortlich. Auf anderen Schiffen war er nach der täglichen Arbeit im technischen Bereich dann noch auf der Brücke als Wachoffizier der 00-04-Uhr Wache tätig. Nach einem fünfmonatigen Bordeinsatz als I. Ingenieur auf der FRANKFURT EXPRESS übernahm er von 1998 bis 2001 als Leitender Ingenieur mit der offiziellen Dienstbezeichnung „SBO-Leiter Technik“ nicht nur die Verantwortung für die gesamte Schiffstechnik, sondern auch für den Brückenwachdienst im Zeitraum von 16-18 Uhr. Die sehr hohe Arbeitsbelastung der Betroffenen führte dazu, dass dieses Arbeitszeitmodell nur geringe Resonanz in anderen Schiffsbetriebes fand.

Ab 2002 bis jetzt ist Lars Voß, Sohn des ehemaligen DSR-Hauptabteilungsleiters Peter Voß, als Schiffsinspektor bzw. Schiffsinspektor/Projekt bei der Hapag-Lloyd AG beschäftigt. Er gehört damit zu den noch in der DDR ausgebildeten Schiffsingenieuren, die nach einem nautischen Zusatzstudium auf Schiffen unbegrenzter Tragfähigkeit sowie Leistung der Hauptantriebsanlage zusätzlich zum eigentlichen ingenieurtechnischen Aufgabengebiet die Verantwortung für eine Wache als nautischer Wachoffizier übernehmen konnten.

Gegenwärtig wird in der Bundesrepublik nur ein seemännisch spezialisierter Facharbeiter, der Schiffsmechaniker, ausgebildet. Flexibel an Deck als auch in der Maschine einsetzbar, hat er viel Ähnlichkeit mit den in der DSR für den komplexen Schiffsbetrieb ausgebildeten Vollmatrosen. Auch der heutige Schiffsmechaniker kann auf eigenen Wunsch sowohl eine Weiterbildung entweder zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier absolvieren.

Der Autor ist bis heute stolz darauf, die ersten Impulse für diese in der Seeschifffahrt nicht unproblematische, letztlich erfolgreiche Entwicklung gegeben zu haben.

In beiden deutschen Staaten musste sich die Nachkriegsgeneration der Seeleute in sehr unterschiedlichen Gesellschaftssystemen sehr hohen fachlichen Anforderungen stellen. Aus der konventionellen Stückgutfahrt entwickelten sich in relativ kurzer Zeit ganz spezielle, auf einzelne Gutarten zugeschnittene Schiffstypen mit völlig neu entwickelten Komponenten der Schiffstechnik. Dazu gehört ganz besonders der maritime Umweltschutz.

Schrittweise und nicht ohne Bedenken wurde in der DSR-Flotte die strikte Abgrenzung zwischen den traditionell entstandenen Dienstbereichen Deck und Maschine beseitigt.

Natürlich mussten und müssen auch künftig die Seeleute mit der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung Schritt halten. Erste Untersuchungen und Erprobungen für ganz autonome Schiffe ohne Bordpersonal sind auf internationaler Ebene erkennbar.

Eins aber dürfte unbestritten sein: Die stetig ansteigende Globalisierung der Weltwirtschaft erfordert weiterhin den seeseitigen Transport von Rohstoffen, Nahrungsmitteln, technischen Aus- und Einrichtungen und arbeitsteilig produzierten Fertigteilen. Mit Sicherheit werden auch dann praxiserfahrene Fachkräfte nicht nur die landseitige Überwachung und Steuerung, sondern auch bei Störungseintritt an Bord die sachkundige und möglichst rasche Instandsetzung während der Fahrt oder im nächsten anzulaufenden Hafen übernehmen müssen. Ob diese Fachkräfte dann noch als Seeleute bezeichnet werden, ist in Zeiten, da immer mehr traditionelle Funktionsbezeichnungen durch langatmige, aber äußerst wichtig klingende englische Begriffe ersetzt werden, sehr fragwürdig.

Christian Lange

Aus der Geschichte des Traditionsschiffes DRESDEN

Wenn Bäcker oder Fleischer 60 Jahre in ihrem Leben zurückblicken, erinnern sie sich meistens kaum noch beruflicher Details, weil der Erwähnung nicht wert. Hinsichtlich dessen ist das Erinnerungsvermögen bei Seeleuten völlig anders. Das beweisen die BORDGESCHICHTEN immer wieder auf's Neue. Vor allem der Einstieg bei der Seefahrt ist bei vielen für immer auf der biologischen Festplatte gespeichert, was wiederum diese Buchreihe ausdrücklich belegt.

Eingestellt wurde ich bei der Deutschen Seereederei am 1. September 1959 nach einem maschinentechnischen Studium in Meißen. Meine erste Tätigkeit bei der Company begann völlig unspektakulär. Zusammen mit Rolf Gellert, der leider später als Chief auf MS FIETE SCHULZE den Seemannstod fand, schippten wir 70 Zentner Brikett in den Keller des damaligen Wasserstraßenamtes in der Rostocker Langen Straße. Anfangs mit der FRIEDEN in Stettin im Dock wurde ich am 15. Oktober auf MS DRESDEN angemustert, um wiederum mit diesem Schiff nach Stettin ins Dock zu gehen. Nach kurzem Heimaturlaub erhielt ich am 11.11. das Telegramm für den Dienstantritt zum 12. November. War das Datum des Telegrammes ein Fingerzeig auf tolle Tage? Das blieb abzuwarten. Wie auch immer, meine wirkliche Fahrzeit begann an dem Tag im November 1959 in Wismar mit einer Ostasienreise als Maschinen-Assistent auf diesem heutigen Museumsschiff. Ich erinnere mich noch an einige Merkwürdigkeiten während dieser ersten Reise, mancher Ereignisse, die einer Bemerkung wert und des Zurückschauens würdig sind.

Das Schiff lief aus Rostock zu seiner erst vierten Rundreise nach der Indienststellung aus, um in Antwerpen fast 9000 Tonnen Phosphat (Düngemittel) für China zu laden. Ich nutzte die Hafenliegezeit für eine Fahrt nach Brüssel, um mir das Atomium, das Wahrzeichen der EXPO 58, anzuschauen. Das erschien mir nicht allzu problematisch, hatte ich die noch



vorhandene Reisefreiheit vor der Errichtung des antifaschistischen Schutzwalles doch schon anderweitig über Ländergrenzen genutzt.

Von Antwerpen brachen wir zur Großen Fahrt nach Fernost auf. Das bedeutete mehr als 10000 Seemeilen in 32 Seetagen via Suezkanal ohne einen Zwischenhafen nach Südchina. Zusätzlich zur Ladung transportierten wir 2000 Tonnen Dieselmotorkraftstoff, auch die Süßöltanks waren damit gefüllt, um mit diesem DK, ohne zwischendurch zu bunkern, bis nach China zu kommen. Das ist schon einmal der Erwähnung wert.

Genauso bemerkenswert war für mich als bisherige Landratte ein Sturm der Windstärke 11, der uns unmittelbar in der Biscaya überraschte. Unvergesslich das Erlebnis, wie solch ein riesiges Schiff, eines aus der Reihe der durch die DDR-Presse berühmt gewordenen 10000-Tonner, zu einem Spielball der Wellen wurde. Mit Stolz konnte ich später nach Hause berichten, dass ich auf Antrieb seefest war und nicht mit vollem Mund in den Wind spucken musste.

Allerdings behinderten die beengten Verhältnisse, wie sie nun einmal an Bord eines Schiffes vorherrschen, meinen Bewegungsdrang. Als ehemaliger aktiver Turner wollte ich weiter sportlich rührig bleiben. Der Storekeeper fertigte aus Rundstahl zwei Ringe, der Bootsmann umwickelte sie mit Schnur und ich hängte die Teile an den Kran an Luke 5. So konnte ich weiter trainieren und der Mannschaft etwas vorturnen.

Erwähnenswert ist ebenfalls, dass sich unter den zahlreichen Besatzungsmitgliedern auch eine Wäscherin befand. Das Ergebnis ihrer Arbeit trocknete in den Tropen ruckzuck, wenn es auf Luke III lustig vor sich hinflatterte. Jede deutsche Hausfrau wäre blass vor Neid geworden. Nebenan vergnügte sich die Crew im selbst gebauten Swimmingpool aus Luken-Deckeln, Beweis der Erfindungsgabe eines DSR-Seemannes.

Über die Arbeit im Maschinenraum der Typ IV-Schiffe in den Tropen bei Hitze und Lärm ist genügend berichtet worden. Während der vierstündigen Wache wurden uns nur zweimal zehn

Minuten an Deck zur Erfrischung zugestanden. Ich vertrug das Gemisch aus Schweiß und DK auf meiner Haut nicht und bekam die sogenannte Diesel-Krätze an Händen und Armen, welche der Doc mit Zinksalbe behandeln musste. Darüber hinaus wurde ich aus diesem Grunde eine Woche lang zum Tagesdienstler befördert mit dem schönen Arbeitsauftrag, die Flurplatten im Süßölpumpenraum zu reinigen. Das bedeutete, jede Platte zu demontieren, einzeln mit einem Seil etwa zehn Meter hoch an Deck zu ziehen und das verklebte Farbe-Öl-Gemisch abzubrennen. Man mag sich das alles als nicht allzu beschwerlich vorstellen, aber es war schwieriger als es klingt.



Der Autor beim Ringturnen

Am 27. Dezember 1959 erreichten wir Tsamkong, heute Zhanjiang, in der Nähe von Hongkong und Macao. Dort lagen wir zehn Tage und feierten somit auch den Jahreswechsel in diesem Hafen. Der Diesel aus den Süßöltanks war verbraucht. Deren Reinigung erfolgte durch viele Chinesen von Bambusgerüsten aus per Hand. Anschließend wurden die Tanks mit etwa 1000 Tonnen Sojaöl für die DDR befüllt.

Ein besonderes Erlebnis während der Liegezeit wurde für uns eine Busfahrt nach Kanton, heute Guangzhou, um eine Zirkusvorstellung zu besuchen. Das Aufregendste an dem ganzen Abenteuer war der Umstand, dass wir durch die Manege laufen mussten, um in den Logen Platz zu nehmen. Alle Chinesen standen auf und applaudierten. Wer weiß, was ihnen der Zirkusdirektor über uns und die internationale Solidarität erzählt hat.

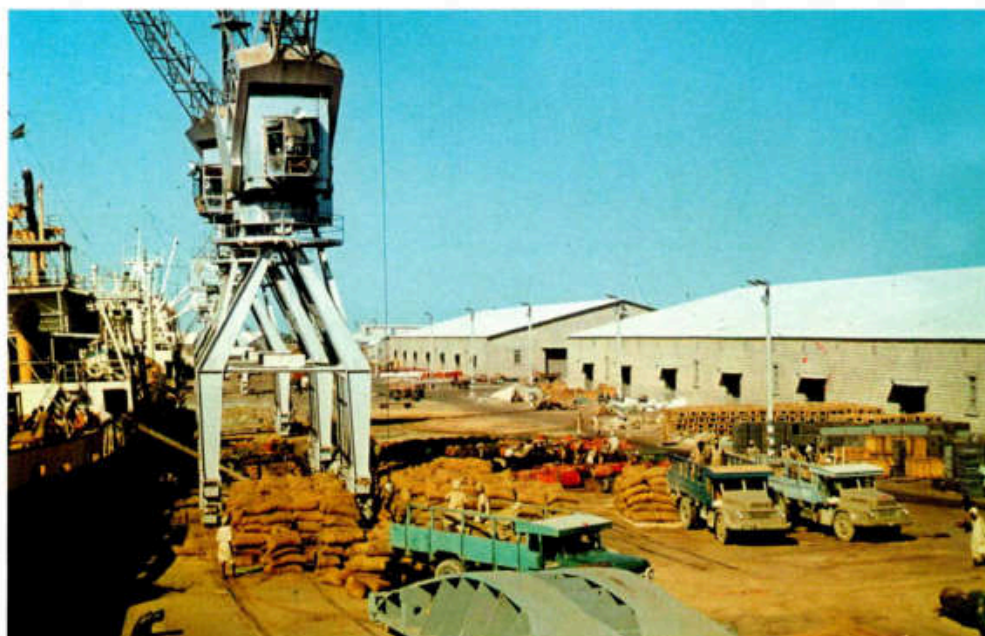


Wäschetrocknen auf der Luke, daneben der Swimming Pool

Während dieser Hafenliegezeit und einer sich anschließenden in Whampoa haben wir im Rahmen einer planmäßigen Überholung der vier Hauptmaschinen fast nur Kolben gezogen. Auch über diese Knochenarbeit und die beliebten „Kolbenfresser“ wurde bereits zur Genüge berichtet. Die damalige Technologie zum Lösen und Anziehen der Zylinderkopfschrauben kennen nur noch alte, sehr alte Maschinisten. Erst Mitte der 60er-Jahre wurden die Typ IV-Schiffe mit pneumatischen Drehmomentschlüsseln ausgerüstet.

Wie konnte es anders sein, auch auf der Heimreise ging nicht alles glatt. Wir lagen zwei Tage in Port Sudan, und dort wurde ich beim Zigarettenschmuggel erwischt. Ein Polizeiboot fuhr mich zur Wache und dort verhörte man mich drei Stunden lang, ohne dass etwas dabei herauskam. Ich verstand kein Wort Englisch. Die Polizisten, das muss ich ihnen neidvoll zugestehen, sahen Klasse aus: Tiefblau-schwarze Gesellen mit kurzen Hosen, Kniestrümpfen und Hut sowie auf jeder Wange drei Narben, so ähnlich wie der frühere Ehemann von Heidi Klum. Sie waren nicht unfreundlich und servierten mir sogar Tee mit Milch und Zucker nach altem englischen Brauch – insgesamt eine interessante, unvergessliche Erfahrung. Letztlich löste mich der Gehilfe des Kapitäns (GdK), unser Politoffizier Lansmann, aus. Ich musste zwei sudanesisches Pfund, etwa 25 DM, Zollstrafe bezahlen und ein halber Monatsverdienst an Devisen war weg. Aber nun der Hammer etwas später: Auf Grund meines Zollvergehens glaubte die Staatssicherheit, mich in der Hand zu haben und wollte mich als Informellen Mitarbeiter (IM) werben, als wir in Rostock festgemacht hatten. Ich hätte das Ansehen unserer Republik im Ausland geschädigt, hielt man mir vor. Ich konnte mich jedoch diesem Ansinnen verweigern, was in meiner Akte fein säuberlich vermerkt wurde, wie ich heute weiß.

Das nächste Dilemma, nun für das gesamte Schiff, ereilte uns im Golf von Suez. Beim Ankern vor der Kanalpassage verloren wir einen Anker samt Kette. Die Ankerwinde versagte und den Kettenstopper konnte der Zimmermann nicht mehr bedienen. Drei Tage lang suchten unsere „Seemänner“ mit einem Schleppanker vom Arbeitsboot aus nach dem guten Stück, leider ohne Erfolg. Ungefähr 90 000 Mark waren futsch. Bei den vielen Ankermanövern auf der Reede von Suez hat unser Geschirr inzwischen bestimmt jemand mit seinem Anker aus



Hafen Port Sudan

dem Grund geholt. Dessen Freude darüber wird recht zwiespältig gewesen sein.

Am 14. Februar 1960 liefen wir bei Eistreiben auf der Elbe in Hamburg ein. Dabei bekamen wir große Probleme mit dem Kühlwasser. Die Seekästen waren voller Eisstückchen und mussten ständig gereinigt werden. Hier in Hamburg bekam diese Reise der DRESDEN eine historische Dimension. Die BILD-Zeitung berichtete am 15. Februar: „Zonen-Schiff als Ausländer. Zum ersten Mal hat gestern ein Sowjetzonen-Schiff den Hamburger Hafen als ‚Ausländer‘ angelaufen: Die 6500 BRT große ‚Dresden‘ aus Rostock hatte auf dem Achterschiff die sowjetzonale Spalterflagge gesetzt, im Vortopp die Bundesflagge. Das Setzen der Flagge des Bestimmungslandes ist nur bei ausländischen Schiffe üblich.“ Ein Gesetz der DDR hatte am 1. Oktober 1959 zwischenzeitlich die neue DDR-Flagge verfügt. Deshalb hatte der Bootsmann während der Rückreise eine solche Flagge „herrichten“ müssen. Es handelte sich damals noch um die sogenannte Handelsflagge (bis 1973) mit dem Staatswappen der DDR im oberen Eck. Nun, inzwischen wird sich BILD an die vielen „ausländischen“ deutschen Schiffe mit den Flaggen Liberias oder Panamas am Heck gewöhnt haben. Damals taten sich die Offiziellen schwer mit der Anerkennung des zweiten deutschen Staates. Aber schließlich wehte doch eines Tages die Hymne „Auferstanden aus Ruinen“ vom Willkomm-Höft am Fährhaus Schulau zu DSR-Schiffen herüber und nicht der Coral „Heil uns im Ährenkranz, blitzblank dank Elsterglanz“.

Die DRESDEN hatte schon einmal im bundesdeutschen Blätterwald für Aufsehen gesorgt. Die BILD-Zeitung berichtete am 20. Januar 1959: „Zonenfrachter in Bremen. Zum ersten Mal legte ein Überseeschiff der Sowjetzone in einem Hafen der Bundesrepublik an: Der Doppelschrauben-Motorfrachter ‚Dresden‘ aus Rostock machte in Bremen fest, um Stahlrohre für China zu übernehmen. Das modern ausgestattete Schiff (10000 t) gehört zu den fünf größten Einheiten der Zonen-Schiffahrt. Außer dem Frachtraum verfügt die ‚Dresden‘ über Doppelkabinen für 12 Passagiere. Kapitän Schickedanz und seine 54köpfige Mannschaft werden von einem Schiffsarzt betreut.“

Die DRESDEN hatte schon einmal im bundesdeutschen Blätterwald für Aufsehen gesorgt. Die BILD-Zeitung berichtete am 20. Januar 1959: „Zonenfrachter in Bremen. Zum ersten Mal legte ein Überseeschiff der Sowjetzone in einem Hafen der Bundesrepublik an: Der Doppelschrauben-Motorfrachter ‚Dresden‘ aus Rostock machte in Bremen fest, um Stahlrohre für China zu übernehmen. Das modern ausgestattete Schiff (10000 t) gehört zu den fünf größten Einheiten der Zonen-Schiffahrt. Außer dem Frachtraum verfügt die ‚Dresden‘ über Doppelkabinen für 12 Passagiere. Kapitän Schickedanz und seine 54köpfige Mannschaft werden von einem Schiffsarzt betreut.“

Wenn ich heute in Rostock-Schmarl das Museums-Traditionsschiff vom Typ IV mit dem Schriftzug DRESDEN am Bug aufsuche, kommen mir diese Erinnerungen immer wieder hoch.



Schulauer Fährhaus mit Schiffsbegrüßungsanlage Willkomm-Höft

Kanadareise mit MS DRESDEN

Eine der vielen Reisen dieses Schiffes nach Kuba führte nach dem Löschen der Ladung in Havanna und Matanzas nicht mit voller Ladung Zucker zurück nach Europa. Wir bekamen die Order in Ballast nach Sorel in Kanada zu fahren, um dort eine Ladung Weizen mit Bestimmungshafen Wismar zu übernehmen. Am 28. Oktober 1964 waren in Matanzas die letzten 1000 Tonnen Kali aus den unteren Laderäumen gelöscht und es begann die Reise nach Kanada.

Nach dem Verlassen der Floridastraße wurde mit nördlichen Kursen bald ein weniger freundliches Seegebiet erreicht. Fallende Temperaturen und zunehmend stürmisches Wetter erwarteten uns auf dem Nordatlantik. Ohne das Gewicht einer Ladung, nur mit Ballastwasser in den Doppelbodentanks rollte das Schiff zeitweise stark. Quer zur Sturmsee kam eine lange Dünung aus der Weite des Ozeans. So kam es, dass das Schiff oft unberechenbare Bewegungen machte.

Dadurch wurden die Arbeiten der Matrosen zur Vorbereitung der Beladung in Kanada nicht leichter. Getreide gehört zu den gefährlichen Ladungen auf Seeschiffen. Die PAMIR kenterte 1957 in einem Hurrikan durch das Verrutschen des in Argentinien geladenen Weizens. Es gab dort keine wirksamen Einbauten oder Staumaßnahmen, um das Übergehen des losen Weizens zu verhindern.

Die Decksbesatzung war nun tagelang damit beschäftigt, die vorhandenen Teile für Getreideschotten in den großen Laderäumen zu montieren. So ein Schott teilt den Laderaum längsschiffs, sodass auch bei starker Schlagseite nur wenig Ladung verrutschen kann. Wir hatten schon Erfahrungen mit diesen Arbeiten. Vor neun Monaten machten wir eine Reise von Kuba nach Nigeria, um dort lose Erdnüsse für Bordeaux, Dünkirchen und Antwerpen zu laden. Schon auf dieser Reise wurden die Getreideschotten benötigt. Wieder wurden die Ladebäume über dem jeweiligen Raum aufgetoppt und in Arbeitsstellung gebracht sowie die Abdeckungen auf dem Hauptdeck und über den Zwischendecks geöffnet. Die langen und schweren Stahlstützen für den Unterraum konnten nur mit dem Ladegeschirr bewegt werden. Diese Arbeiten wurden durch das Rollen und Stampfen des Schiffes in der groben See erschwert. Von den Matrosen an den Winden wurden Können und Feingefühl verlangt, um die großen Stützen in Position zu bringen, ohne die Männer im Laderaum und oben auf den Scheerstöcken unnötig zu gefährden. Mut und Geschicklichkeit waren nötig für die gefährliche Arbeit unter diesen Bedingungen. Der Chief Mate kam an Deck, um uns „Artisten“ eine Weile zu beobachten. Arbeitsschutz wurde normalerweise großgeschrieben. Seine Worte zum Bootsmann: „In Montreal müssen die Schotten klar sein, aber wie ihr jetzt arbeitet will ich gar nicht gesehen haben.“ Gegenseitige Achtung, Respekt und Toleranz gaben uns und wohl auch dem I. Offizier ein gutes Gefühl.

Am 4. November hatten wir den Sankt-Lorenz-Strom erreicht und steuerten an Montreal vorbei 50 Seemeilen weiter stromaufwärts nach Sorel. Das ist eine kleine Stadt mit einer Hafenanlage zum Export von Getreide. Eine Überprüfung unserer Laderäume durch die Behörden des Landes machte eine Ausgasung erforderlich, um die nötigen Vorschriften für den Transport von Lebensmitteln einzuhalten. Vor dem Einblasen von Giftgas zur Insektenvernichtung in die Laderäume musste die gesamte Besatzung zur Sicherheit von Bord. Morgens wurde das Schiff verlassen. Ich gehörte zu der Gruppe von neun Mann, die abwechselnd Wache vor der Gangway hatte. Zwischendurch gab es Essen und Getränke im Hotel. Die übrige Besatzung konnte nach einem Frühstück im Hotel mit zwei Bussen nach Montreal fahren. Abends um 22 Uhr waren die Laderäume nach der Begasung wieder

belüftet und alle konnten an Bord zurückgehen. Wir neun Mann der Wache sind am Folgetag mit zwei Taxen ebenfalls nach Montreal gefahren. Als wir am Abend zurückkamen, lag unsere DRESDEN unter einer großen Staubwolke und hatte schon 8000 Tonnen Weizen im Bauch. Gegen Mitternacht war Ladeende und wenig später steuerten wir schon wieder stromabwärts zur offenen See.

Nachdem der Lotse von Bord gegangen war, kam es zu einem Zwischenfall auf der Back. Die Anker, auf jeder Revierfahrt klar zum Fallen, wurden mit der Ankerwinde in die Klüsen gehievt, um sie dann seefest zu laschen. Beim Einhieven des Steuerbord-Ankers brach ein Bauteil der Ankerwinde. Sofort fiel der Anker mehrere Kettenlängen bevor die Bremse festgedreht werden konnte.

Wir befanden uns schon in so tiefem Wasser, dass der Anker nicht den Grund fassen konnte. Anderenfalls hätte es größere Schäden am Schiff und am Ankergeschirr gegeben, denn die Maschinen wurden schon auf Seeumdrehungen hochgefahren. Die DRESDEN hatte sicherlich schon eine Geschwindigkeit von 12 Knoten erreicht.

Die Fahrt wurde in der Nacht langsam fortgesetzt. Auf der Brücke überlegte man, wie Anker und Kette geborgen werden könnten. Ich war Kabelgattmatrose und wurde nach dem Frühstück zusammen mit dem Bootsmann auf die Brücke gerufen. Der Chief Mate erklärte uns seine Überlegungen. Der Plan war ohne Alternative und die Deckscrew begann sofort mit den Vorbereitungen.

Die Hangerblöcke der beiden Ladebäume wurden abgeschäkelt und bis zur Back gefiert. Ein starker, zehn Meter langer Stropp aus Stahldraht musste gespleißt werden. Das erledigte ich als gelernter Hochseefischer im Handumdrehen. Beide Augen wurden an die Hangerblöcke geschäkelt. Auf die Bucht in der Mitte des Stropps kam der größte vorhandene Klappbock. An das Auge dieses Blockes wurde ein anderer Stropp geschäkelt, der mit einem Stahlhaken in ein Glied der Ankerkette passte. Nach diesen Arbeiten konnten die Hangerwinden des Ladegeschirrs gehievt werden bis die ganze Konstruktion steif gefahren war. Nun wurde es spannend. Würde die Kraft der Hangerwinde ausreichen, um den Anker an der langen schweren Kette einige Meter zu hieven? Und würden die Ladepfosten am Brückenaufbau die ungewöhnliche Belastung in der sonst nicht vorgesehenen Zugrichtung aushalten? Ich bediente die Controller beider Winden. Und die Kette bewegte sich! Mit jedem Klicken der Kettenglieder aus der Ankerklüse schüttelten sich die Ladepfosten und damit auch der ganze Brückenaufbau. Mit großer Vorsicht war es möglich, in zehn Minuten die Kette etwa fünf Meter zu hieven. Dann wurde an der Klüse abgestoppt, das ganze Geschirr nach vorn gezogen, wieder eingehakt, und es konnten die nächsten fünf Meter gehievt werden. Die eingeholte Kette wurde jeweils mit dem Bordkran auf der Back durch das Fallrohr in den Kettenkasten gefädelt.

So wurde viele Stunden gearbeitet, später im Scheinwerferlicht, denn die Tage im Spätherbst sind kurz auf dieser Nordbreite. Alle waren zufrieden als der Anker in der Klüse war und seefest gelascht werden konnte. Hafenbräu und Webs mit Cola hatten wir uns wirklich verdient. Die nachhaltigste Belohnung war jedoch das gemeinsame Erfolgserlebnis.

Die Last der Verantwortung, die der Chief Mate zu tragen gehabt hatte, wurde mir erst sehr viel später bewusst.

Die Beschreibung der Handlungen ist sicherlich auch für manchen jungen Seemann schwer verständlich. Aber sie ist notwendig, denn konventionelle Stückgutschiffe wie die DRESDEN und Männer, die damit umgehen konnten, wird es bald nicht mehr geben.

Tage später wurde in Wismar gelöscht. Gleichzeitig mussten die Getreideschotten wieder abgebaut und verstaut werden. Die Laderäume wurden gereinigt und das Schiff nach der Versegelung in den Überseehafen Rostock für eine Reise nach Indien ausgerüstet.

Ein Besuch auf der FRIEDEN

Der Text von Funkoffizier Hofschneider wurde in der Ausgabe 12 des Mitteilungsblattes der Seefunkkameradschaft Bremen 1961 veröffentlicht und erscheint an dieser Stelle als Beitrag zur Geschichtsschreibung der DSR. Er belegt die Aufgeschlossenheit der DSR-Seeleute gegenüber ihren westdeutschen Kollegen, während diese bereits mit gewissen Vorbehalten im Umgang mit den „Kommunisten“ zu kämpfen hatten.

So dicht beieinander und doch getrennt. Das war mein erster Gedanke beim Anblick zweier deutscher Flaggen, die in Rotterdam an den Hecks zweier Schiffe lustig im Herbstwind flatterten. Aber bei genauer Betrachtung entdeckte man in der einen schwarz-rot-goldenen Flagge das Emblem der DDR. Kurz entschlossen besuchte ich dieses Schiff, trotz der entmutigenden Ratschläge meiner Bordkameraden.

Nach ein paar Schritten hatte ich die Gangway unseres Nachbarn erreicht, der den vielversprechenden Namen FRIEDEN trug. Kein Stacheldraht, keine Betonmauer, nein, nicht einmal ein Posten war zu erblicken. Ich stand unbeschattet an Bord der FRIEDEN. Etwas befangen betrat ich das Mittschiff. Niemand ließ sich blicken. Ich klopfte an eine Tür, doch vergebens. Doch bei einem zweiten Versuch wurde mir mit „Come in, please“ Einlass geboten. Aus einem schwarzen Gesicht sahen mich zwei Kulleraugen an. Noch ehe ich begriff, nannte mir der schwarze Afrikaner seinen Namen und erzählte mir, dass er Fahrgast sei und aus Kenia stamme. Bereitwillig zeigte er mir den Weg zum wachhabenden Offizier.

Ganz gegen meine Erwartungen wurde ich herzlich empfangen. Sofort wurde mir etwas Trinkbares angeboten, und die sich anschließende Plauderei verlief recht freundlich. Bald hatte ich vergessen, dass ich mich jenseits des Eisernen Vorhangs befand. Der Funkoffizier der FRIEDEN war auch bald zur Stelle, so verlegten wir unsere freundliche Runde in die Kabine des Kollegen. Eigentlich sollte es nur ein kurzer Besuch werden. Doch erging es mir so, wie es mir auf allen Schiffen bisher passierte, nach sechs Stunden plauderten wir immer noch. Natürlich wurde in erster Linie gefachsimpelt. Da ich annehme, dass sich auch die Kollegen der westdeutschen Flotte für die funktechnischen Einrichtungen der FRIEDEN interessieren, möchte ich hier kurz die Besonderheiten nennen.

(Es folgt eine eingehende Beschreibung der funktechnischen Anlagen, die hier ausgespart bleiben.)

Die Ausbildung der Funkoffiziere in der DDR: Die Bestimmungen über den Erwerb von Seefunkzeugnissen sind im Gesetzesblatt der DDR erschienen. Die letzte und gültige Funkzeugnisordnung stammt vom 15. Mai 1961. Es gibt drei Arten von Funkzeugnissen: Großfunkzeugnisse (fester Funkdienst, Küstenfunkdienst, Kontrollfunkdienst, Wetter- und Pressefunkdienst), Seefunkzeugnisse und Flugfunkzeugnisse.

In diesem Zusammenhang sollen nur die Seefunkzeugnisse interessieren. Das Seefunkzeugnis 2. Klasse kann erworben werden von Personen, die den Schulabschluss einer Zehnklassenschule sowie Grundkenntnisse in der englischen Sprache nachweisen können. Eine Lehre ist nur für Bewerber des Seefunksonderzeugnisses erforderlich (Rundfunkmechaniker o.ä.). Inhaber des Seefunksonderzeugnisses können das Seefunkzeugnis 2. Klasse erwerben, wenn sie ein Jahr Seefunkdienst nachweisen können.

Nach zweijähriger Tätigkeit mit dem Seefunkzeugnis 2. Klasse kann das Seefunkzeugnis 1. Klasse erworben werden. In diesem Zeitraum müssen vier Übungsarbeiten geschrieben



werden, die halbjährlich vom Postministerium anzufordern sind. Werden die Arbeiten befriedigend anerkannt, so wird dem Bewerber das Seefunkzeugnis 1. Klasse ausgehändigt, wenn er dann noch eine zusätzliche Prüfung erfolgreich ablegt. Ein Lehrgang an einer staatlichen Schule ist für den Erwerb des Seefunkzeugnisses 1. Klasse nicht notwendig.

Die Ausbildung zum Erwerb des Seefunksprechzeugnisses dauert 21 Tage. Nautikern kann das Patent bereits nach 14-tägiger Ausbildung ausgehändigt werden. Die Ausbildung zum Erwerb des Seefunksonderzeugnisses dauert ein Studienjahr, zum Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse drei Studienjahre. Während der Studienzeit muss eine Praktikantenzeit von ca. 12 Wochen abgeleistet werden. Die Gültigkeit und der Geltungsbereich der Seefunkzeugnisse entspricht weitgehend der unsrigen Zeugnisse in der Bundesrepublik. Der Besitz des Seefunkzeugnisses 2. Klasse berechtigt zum Besuch einer technischen Hochschule.

Die Gehälter der Funkoffiziere: Die Bezüge eines Funkoffiziers in der DDR setzen sich zusammen aus: Grundheuer, Größenklassenzuschlag und Fahrtbereichszuschlag. Funkoffiziere, die im Besitz des Seefunkzeugnisses 2. Klasse sind, erhalten die Heuer eines 4. Offiziers, nach einer zweijährigen Tätigkeit erhalten sie die Heuer eines 3. Offiziers. Funkoffiziere mit dem Seefunkzeugnis 1. Klasse erhalten die Heuer eines 2. Offiziers, nach zehnjähriger Fahrzeit erhalten sie die Heuer eines 1. Offiziers. Die Heuer beträgt: 4. Offizier 590 RM, 3. Offizier 650 RM und 2. Offizier 770 RM. Der Größenzuschlag ist in sechs Gruppen aufgeteilt. Die FRIEDEN mit einer Tragfähigkeit von ca. 13000 tdw ist in Gruppe 5 eingestuft. Offiziere und Ingenieure erhalten einen Größenklassenzuschlag zwischen 120 und 240 RM (4. Offz. 120, 3. Offz. 150, 2. Offz. 180 und 1. Offz. 240 RM), wobei zum Beispiel ein 2. Ingenieur einem 2. Offizier gleichgestellt ist. Für die mittlere Fahrt beträgt der Fahrtbereichszuschlag 30 und für die große Fahrt 90 Reichsmark.

(Alle Angaben gemäß Originaltext, ohne Gewähr der Richtigkeit. Über die Nennung „Reichsmark“ lässt sich nur spekulieren. Vielleicht hat der Funkoffizier der FRIEDEN die Alu-Chips scherz- oder schamhaft so genannt, vielleicht dachte sein westdeutscher Kollege, wenn es



MS FRIEDEN passiert Port Said (1978)

im Osten eine Reichsbahn gäbe, dann auch noch die Reichsmark. Deutsche Mark könne es nur in Deutschland geben und nicht in der „Zone“. Das bestätigte sich später, als die DM-Währung in MDN (1964) und Mark der DDR (ab 1968) umbenannt wurde. Auf jeden Fall existierten schon 1961 Missverständnisse zwischen Ost und West. Zur deutschen Einheit 1990 erst recht – und auch noch heute.)

Die Verwaltung ist für Funkoffiziere in der großen Fahrt aufgehoben worden. Dafür ist der Funkoffizier für alle elektronischen Geräte verantwortlich. Überstunden werden nur für Mannschaftsdienstgrade bezahlt, die Offiziere erhalten keine Überstunden bezahlt und auch keine Pauschale für Überarbeit, sie haben aber die Möglichkeit, Prämien zu erhalten. Falls ein Funkoffizier zum Aktivisten avanciert, erhält er bei einem Besuch einer technischen Hochschule 60 Prozent seiner Bezüge als Stipendium. Anderenfalls stehen Stipendien für jedermann zur Verfügung, die zwischen 160 und 230 Reichsmark monatlich liegen.

Alle Angaben, die ich in diesem Bericht machte, stammen aus der Funkzeugnisverordnung vom 15. Mai 1961, dem Kollektiv-Vertrag der Deutschen Seereederei Rostock 1961 und dem Rahmenvertrag für Seeleute. Alle Schriftstücke konnte ich ungehindert einsehen. Ich möchte daher in diesem Zusammenhang allen Offizieren des MS FRIEDEN danken, die mich bei meinen Erkundigungen zuvorkommend unterstützt und mich so freundlich und kameradschaftlich aufgenommen haben.

(Bemerkenswert am letzten Satz ist, dass damals auch im Westen noch von „des MS FRIEDEN“ gesprochen wurde und nicht wie heute in den Medien üblich von „der MS FRIEDEN“, allen Regeln der deutschen Sprache zuwiderlaufend. Ein Zeitdokument von Gewicht.)

Künstlerisches Volksschaffen Rostocker Seeleute

„Greif zur Feder, Kumpel, die sozialistische Nationalkultur braucht dich!“ Dieses Schlagwort aus früheren Tagen fand in den BORDGESCHICHTEN so etwas wie eine späte Erfüllung. Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Kulturpolitik der Deutschen Seereederei steht immer noch aus. Dieser Exkurs möge dazu anregen.

Der geneigte Leser hält den Band XX der 2001 ins Leben gerufenen Periodika in den Händen. Angesichts dieses Jubiläums ist es spannend, sich auf Spurensuche zu begeben und diesem Phänomen nachzuspüren, das wohl einmalig in der deutschen Buchlandschaft ist, der Ursache des Erfolgs auf den Grund zu gehen. Natürlich, der Anlass zum Start dieser Reihe bestand in der Gründung des DSR-Seeleute e.V. im Jahre 1998 in einer Freiburger Gaststätte. Vielfach beschränkt sich ein Vereinsleben auf das übliche Glas Bier und Stammtisch-Gemecker. Bei den Treffen der Seeleute aber geht es immer um Geschichte und Geschichten. „Weißt du noch?“ Die Idee reifte, dass diese Exkurse ins Seefahrerleben in bleierne Lettern gegossen werden müssten, wie es noch vor Jahrzehnten hieß, damit sie nicht im Orkus verschwinden. Der Band I der BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. mit Unterstützung der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Ostsee e.V. in Rostock erschien. Angesichts der inzwischen mehreren hundert beteiligten Autoren könnte die Ursache für diese Erfolgsgeschichte vielleicht darin bestehen, dass DSR-Seeleute es gewohnt waren ans Große, Ganze zu denken und nicht jeder an sich selbst. Nicht umsonst hieß es damals „Vom Ich zum Wir“, anders als in einem freiheitlich-demokratischen Vielvölkerstaat. Nur freitags nach Eins machte jeder seins.

Der wahre Erfolg lässt sich allerdings vielmehr davon herleiten, dass in der DDR von Anbeginn Strategien und Formate einer chancengerechten kulturellen Teilhabe entwickelt wurden. 1968 wurde die Kulturvermittlung sogar als staatliche Aufgabe in der Verfassung verankert:

Der Staat bot allen Bürgerinnen und Bürgern kostenfreie bzw. kostengünstige, in den Alltag integrierte, auf einem breiten Kulturbegriff basierende kulturelle Angebote, die sowohl rezeptive Aktivitäten wie Theater- oder Museumsbesuche umfasste als auch eigene künstlerisch-ästhetische Tätigkeiten.



Zeichnung Hans Götze (aus „Voll Voraus“ 11/1980)

An alle wurde der Anspruch gestellt, sich mit Kunst und Kultur zu beschäftigen als Teil der Persönlichkeitsbildung: Dies wurde unabhängig vom Elternhaus, kollektiv und niedrigschwellig organisiert.

Vielfältige Einrichtungen – vom Kindergarten über Schulen, Freizeitorganisationen, Nachbarschaftsheimen, Betriebe bis zu den Seniorenheimen – waren in langfristig angelegten Partnerschaften mit Kulturorganisationen und Kulturinstitutionen eingebunden.

Freischaffende Künstlerinnen und Künstler waren in die Kunstvermittlung integriert und somit nah an den Menschen und ihrem Alltag.“ (Birgit Mandel, Uni Hildesheim, 2021)

„Erstürmt die Höhen der Kultur!“, hieß es. Kulturarbeit war betriebliche Kulturarbeit. Die Deutsche Seereederei und die Betriebe des späteren Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft (KSH) blieben davon nicht ausgenommen. Auch bei der DSR diente das künstlerische Volksschaffen der Förderung sozialistischer Persönlichkeiten im Rahmen der Bildung einer sozialistischen Menschengemeinschaft unter der Diktatur des Proletariats. Einige Beispiele: 1974 oder schon früher wurden die Schiffe und Bereiche der DSR aufgefordert, für einen Kulturwettbewerb Exponate auf dem Gebiet Foto (u. a. Dia-Serien), Literatur (Kurzgeschichten, Gedichte, Erlebnisberichte), Modellbau und Bildende Kunst (Zeichnungen, Malerei, Schnitzerei, Plastik, Kunsthandwerk) zu präsentieren.

Im Wettbewerb 1979 unter dem gleichen Thema, der in Vorbereitung der 18. Arbeiterfestspiele stattfand, erfolgten neben den Auszeichnungen „Schiff der vorbildlichen Kulturarbeit“ für sechs Kollektive auch Einzelauswertungen, so für den Zirkel „Schreibende Seeleute“ und die Fotozirkel auf EDGAR ANDRÉ, STOLLBERG, LUCKENWALDE und ALBIN KÖBIS. Deren Fotos bewiesen, „dass die Seeleute keine unbeteiligten Dokumentaristen sind, sondern, dass sie Sinn für bildhafte Darstellungen der Klassenauseinandersetzungen in der Welt haben und Schönheiten und Besonderheiten des Alltags aufspüren können“, hieß es im VOLL VORAUS. Ob beim Drücken auf den Auslöser immer diese großen Worte vor Augen lagen, lässt sich nicht mehr feststellen. Im gleichen Blatt, Jahrgang 1979, erschienen sogar Arbeitsanleitungen für Buddelschiffbauer, verbunden mit der Hoffnung, solche bald in der Zeitung präsentieren zu können.

Diese Aktivitäten lagen auf der offiziellen politischen Linie, denn zur Vorbereitung des X. Parteitagess der SED existierte bereits ein Beschluss des ZK vom 3. Februar 1977 zur Förderung des künstlerischen Volksschaffens. Eine geistige Atmosphäre sollte entwickelt werden, in der sich Geselligkeit, Unterhaltung, Bildung und Kunsterlebnis sinnvoll mit künstlerischer Tätigkeit verbinden. Natürlich nicht nur um der Kunst willen, sondern um den sozialistischen Ideengehalt, die Parteilichkeit, den proletarischen Internationalismus und die internationale Solidarität zu stärken.

Anlässlich der 18. Arbeiterfestspiele der DDR im Bezirk Rostock vom 27. bis 29. Juni 1980 rief die Gruppe Kultur bei der DSR im März 1980 dazu auf, für eine Ausstellung Exponate zur Verfügung zu stellen:

- Bildnerische Gestaltung der Seeleute in ihrer Arbeitswelt (Malerei, Grafik, Plastik)
- Kunsthandwerkliche Gestaltung von Motiven und Symbolen aus der Schifffahrt (Holz- und Metallarbeiten, seemannische Arbeiten aus Tauwerk, Segeltuch, Knotentafeln, Zierknoten, Bootsmannsschnur)
- Dekorative Gestaltung mit Materialien von der Küste und aus dem Meer (Muscheln, Korallen, Steine, präparierte Seetiere)

Auf Kurs 18. Arbeiterfest- spiele



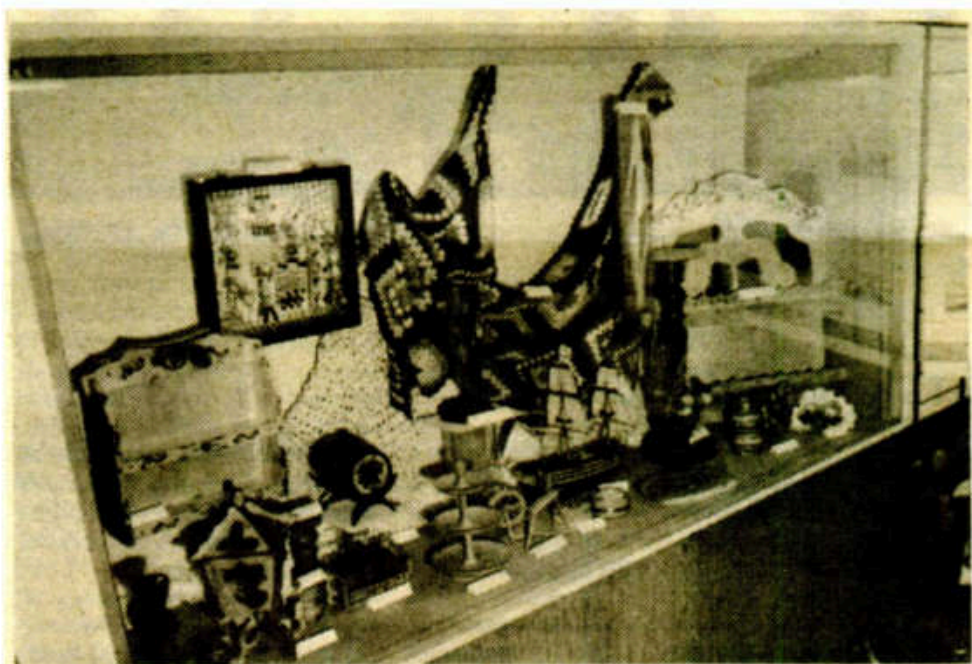
- Fotos über Arbeit und Freizeit an Bord, über das Schiff im Kampf mit der Natur, über Erlebnisse und Erfahrungen in fernen Ländern, über die Solidarität, Schiffsmodelle, Buddelschiffe usw.

In diesem Zusammenhang wurde erstmalig ein Kulturpreis des KSH verliehen. Dies geschah in Form einer aus Zinn gegossenen Medaille von 12 cm Durchmesser, geschaffen von Adolf Raab, Volkskunstschaffender im Kombinat. Zum gleichen Anlass erschien ein Erstdruck des AUSGUCK, eine Publikation des Zirkels „Schreibende Seeleute“ mit sozialistischer Gebrauchslyrik und -prosa, solide wie MITROPA-Tassen. Im Vorwort heißt es: „Für einen zunehmend größeren Kreis unserer Seeleute (...) ist es ein Bedürfnis geworden, sich auf diese Art mitzuteilen, gut Gelungenes lobend und weniger Gutes mit literarischen Mitteln kritisch darzustellen.“ Diesem Kurs folgen die BORDGESCHICHTEN noch heute. Gleichwohl sind die Texte dieser Reihe bis auf wenige Ausnahmen nicht für einen Nachdruck geeignet, weil doch ganz anders.



Kulturpreis des KSH 1980 (aus „Voll Voraus“ 5. 5.1980)

gebrauchslyrik und -prosa, solide wie MITROPA-Tassen. Im Vorwort heißt es: „Für einen zunehmend größeren Kreis unserer Seeleute (...) ist es ein Bedürfnis geworden, sich auf diese Art mitzuteilen, gut Gelungenes lobend und weniger Gutes mit literarischen Mitteln kritisch darzustellen.“ Diesem Kurs folgen die BORDGESCHICHTEN noch heute. Gleichwohl sind die Texte dieser Reihe bis auf wenige Ausnahmen nicht für einen Nachdruck geeignet, weil doch ganz anders.



Die Ausstellung „Freizeit – Kunst – Lebensfreude“, die anlässlich des 30. Jahrestages unserer Republik auf dem Traditionsschiff gezeigt wurde, gab einen Einblick in die Vielfältigkeit der Freizeitbeschäftigung der Seeleute unserer Handelsflotte.

aus „Voll Voraus“ (10.03.1980)

Im VOLL VORAUS erschienen sehr oft Amateurfotos oder Bildreihen von Fotozirkeln an Bord. In der Ausgabe vom 3. November 1980 wurden grafische Arbeiten des Funkoffiziers Hans Götze vorgestellt, der sich schon mehrfach am Kulturwettbewerb des Kombinales beteiligt und seine Bilder auf dem Traditionsschiff ausgestellt hatte. Am 14. Oktober 1980 wurde auf dem Traditionsschiff eine Volkskunstausstellung gemeinsam mit der polnischen Reederei Polska Zegluga Morska „Freizeit – Kunst – Lebensfreude“ eröffnet, die bereits im Vorjahr einmal stattgefunden hatte.

Was hat das alles mit den BORDGESCHICHTEN zu tun? Wenn man so will, sind sie die Fortsetzung dieser Kulturpolitik mit anderen Mitteln, mehr oder weniger unbewusst und nicht beabsichtigt. Jene Aktivitäten vorzeiten schafften die Voraussetzungen, dass bisher der Faden der Herausgabe dieser Reihe nicht abbrach. In ihr vereinen sich die seinerzeit so sehr erhofften Talente, angefangen bei Lyrik und Prosa, über Fotokunst bis zur Malerei aller Genres.

Obwohl auch bei der DSR jener Zirkel „Schreibende Seeleute“ bis zuletzt existierte, war diesen Gruppen in der Republik kein großer Erfolg beschieden, so wie es Erwin Strittmatter drastisch formulierte: „Man will nicht das Gestammel der Kollegen lesen, sondern echte Literatur.“ Hart aber gerecht. Vielleicht hätte Strittmatter angesichts der BORDGESCHICHTEN sein Urteil abgemildert.

„Die systematische Verankerung künstlerischer und kultureller Angebote in den Alltag, vom Kindergarten über die Betriebe bis zum Altersheim führte dazu, dass die Beschäftigung mit den Künsten als selbstverständlicher Bestandteil des Lebens und als Anspruch an alle wahr-



genommen wurde, auch wenn die Angebote keineswegs immer mit den persönlichen Interessen korrespondierten. Zugleich war die soziale Spaltung insgesamt deutlich geringer als heute, auch wenn das Ideal der klassenlosen Gesellschaft nicht verwirklicht war. (Birgit Mandel, ebenda)

Immerhin verdeutlicht der Wahlspruch „DSR-Seeleute e.V. – eine große Familie“, dass wir uns an Bord in diese Richtung kulturvoll bewegt haben und dies heute noch tun.

Im Folgenden werden einige der nach einem Aufruf eingegangenen künstlerischen und kunsthandwerklichen Arbeiten von DSR-Seeleuten vorgestellt. Sie belegen das breite Spektrum, welchem sich die Seeleute in diesen Arbeiten unter Berücksichtigung des Vorstehenden widmeten.

Schiffsmodellbau, Fotokunst, Malerei und Grafik, Lyrik, Kunsthandwerkliches – die Talente unter den DSR-Seeleuten waren breit



Karikatur von Bernd Schröder aus „Voll Voraus“ (1980)

gestreut und mancher beschränkte sich nicht auf ein Einzelstück, sondern entwickelte dieses Hobby leidenschaftlich weiter. Leider kann vieles nicht bildnerisch dargestellt werden was wir an materiellen und geistigen Werten schufen, zum Beispiel die unterhaltsamen Bordfeste mit Kultureinlagen, die Lumpenbälle aus dem Putzlappenfundus der Maschine oder die Äquatortaufen in ihrer sprühenden Kreativität. Ja, auch diese gehörten zur Kultur an Bord. Die regelmäßigen Laientheater-Vorstellungen des Vorstandes des DSR-Seeleute e.V. zu den jährlichen Seeleutetreffen rufen dieses künstlerische Schöpferium zur Freude der Anwesenden in die Erinnerung zurück. Diesem Aufleben von Reminiszenzen an vergangene Zeiten mögen die folgenden Seiten dienen.



Volkmar Gagalon: Übernahme Bunkerschläuche in Durban, MS THEODOR STORM (s/w-Foto)

Seemann sein!

Seemann sein, das ist ein Leben,
denkt so mancher junge Mann,
denkt an Sansibar und Aden,
was man dort erleben kann.

Seemann sein, das ist ein Leben,
Sonne, Wolken, blaues Meer,
überall ein hübsches Mädchen,
was will da der Mensch noch mehr?

Seemann sein, das ist ein Leben,
da siehst du die ganze Welt,
isst Bananen, Apfelsinen,
hast die Taschen voller Geld.

Seemann sein, das ist ein Leben,
mal bist du dort, mal bist du hier.
trinkst Cinzano, Rum, Genever,
kaufst dir überall ein Souvenir.

Seemann sein, davon träumt jeder,
doch hast du mal nachgedacht,
was dem Seemann ist beschieden,
wie er lebt und was er macht?

Seemann sein, was für ein Leben!
Des Morgens geht der Spaß schon los,
Luken auffahr'n, Bäume stellen,
nach außenbords das Arbeitsfloß.

Second, Chief Mate, Bootsmann,
jeder Arbeit hat für dich,
jeder will sein Pensum schaffen
und beansprucht dich und mich.

Gangway wegfier'n, Flaggen setzen,
schon mußt du nach achtern hetzen
und mal nach den Leinen sehen,
sonst ist es um dich geschehen.

Baum abtoppen, Strophen spleißen,
man kann sich doch nicht zerreißen,
Runner labsalben, Garnier legen,
Gai verschiften, Räume fegen,
und schon geht es schnell und flott
ab nach vorn ins Kabelgatt.

Freundlich lächelt da der Bootsmann:
„Schaff mal zwei Persennings ran!“
Kaum hast du die Dinger hier,
kommt der Ladungssoffizier.

„In Luk 1 im Unterraum
sieht es aus, man glaubt es kaum.“
Smoketime, die ist längst vorbei,
dir ist alles einerlei.

Kaum bist du dann hoch an Deck,
hast 'ne Zigarette angesteckt,
steht der Steward neben dir,
sagt: „Mein Freund, jetzt kommt das Bier.“

Und du schleppst in aller Frische
achthundert Kisten, kleine Fische.
Noch ein Wagen steht am Kai,
des Koches Ladung ist dabei.

So beginnt der Spaß auf's Neue,
halbe Rinder, halbe Säue,
Eierkisten, Heringsfässer
und dein Kreuz wird nass und nasser.

Plötzlich hat der Koch entdeckt,
eine Flasche Saft ist weg.
Und er macht ganz laut Radau
Über den „Kollegenklau“.

Lässt den Koch du ruhig zetern,
weil er sonst nichts weiter tut.
Wenn du nächstes Mal was maust
bist du besser auf der Hut.

Kalt dein Essen ist geworden,
was noch steht vom Mittag da,
hastig schlingst du einen Happen,
Decksausrüstung ist schon da.

Farben, Ballen, Kisten, Säcke,
hast auch diese du verstaut
dort, wo frei war noch ne Ecke,
langsam schon der Abend graut.

Hast zu Abend du gegessen,
Gangway ein und Leinen los,
Luken zu und Bäume runter:
Feierabend, dein einzig Trost.

Nur zwei Stunden, dann ziehst auf Wache du,
liegst und hängst halb in der Nock
oder auch am Ruderbock
bis dir fallen die Augen zu.

Rein in Hafen, raus aus Hafen,
Luken auf und Luken zu,
Bäume rauf und Bäume runter,
einmal hast es satt auch du.

Landgang ist ein feines Wort,
doch viel Arbeit ist an Bord.
Fünf, sechs Stunden sind zwar viel,
doch erreichst du kaum dein Ziel:

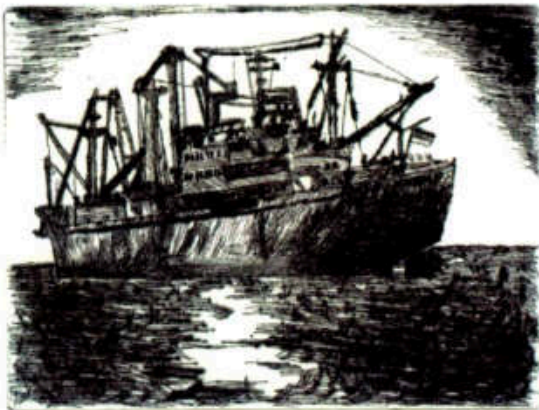
Bei den hübschen Mägdlein.
Postkarten steckt ein anderer ein,
wenn der's selber nicht vergisst,
weil auch er in Eile ist.

Auch du eilst zurück zum Hafen.
Wirst du noch den Dampfkerzen schaffen?
Wo die Gangway ist schon hoch,
die erreichst' im Hochsprung noch.

Wolfgang Steusloff:
Schiffsporträt
MS WILHELM FLORIN
(Öl auf Sperrholz)



Wolfgang Hafkus: Im
Eiswinter besucht der
Storekeeper des Damp-
fers WISMAR das Kümo
NORDSTERN (Farb-Dia)



Friedrich Seibicke: Schiffsporträt Typ XD (Kaltadelradierung)



„Der Alte hat gesagt, daß ich der
Stewardess ein wenig unter die
Arme greifen soll“.

Karikatur von Heinz Tabbert aus „Voll
Voraus“ (1988)



1 Jürgen Schlanstedt:
Schiffsmodell MS RONNEBURG, Typ XD



2 Jürgen Schlanstedt:
Schiffsmodell Kümo BARHÖFT, Typ 500

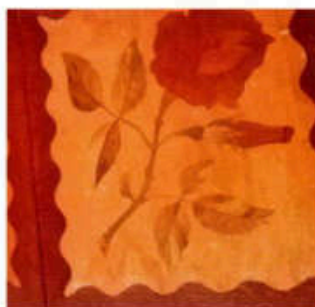
3 Günther Schwarz:
Schiffsmodell chinesische Fluss-Dschunke
(1975)

4 Wolf Kaiser:
Schiffsmodell Dampfer KYMI, ex TROCADERO,
Baujahr 1878 (2017 auf BERLIN EXPRESS)

5 Günther Schwarz:
Schiffsmodell katalanische Nao (1974)

6 Wolf Kaiser:
Schiffsmodell Karavelle NIÑA des Christoph
Columbus mit Lateinerbesegelung
(2016 auf ROTTERDAM EXPRESS)





- 1 Heike Metz:
Dekoration Barraum, MS FLIEGERKOSMONAUT DER DDR
SIGMUND JÄHN (1986)
- 2 Egon Biedenweg: geknüpfte Blumenampel, FIKO Rostock
(1970er-Jahre)
- 3 Ralph Lagodka:
geknüpfter Wandteppich, MS ANTON SAEFKOW (1980)
- 4 Zimmerleute Ketelhut und Schmiededecke:
Intarsienarbeit, MS THEODOR KÖRNER (1962)
- 5 Konrad Völkel:
Tagebuch „Jeder Tag war schön“, Sacktucheinband,
MS MAGDEBURG (1982)





1 Uwe Schulz:
Suralin-Chinese als Spargbüchse,
VCS WALTER ULBRICHT (1988)

2/3 Günther Schwarz: Flaschen-
öffner aus einem Hammerstiel
geschnitzt

4/5 Messingvase, Geschenk eines
Masch.-Assistenten an Tamy Sprut
MS MATHIAS THESEN (1980)



1 Gerold Schmieder:
Nachguss eines original Zinnbechers, aus Lötzinn in
Serienfertigung

2 Crew MS RUDOLF BREITSCHIED:
Zunftzeichen Koch für Jürgen Cron zum Geburtstag
(1977)

3 Storekeeper HSS STURMVOGEL:
Zunftzeichen für Herbert Langer zum Geburtstag (1980)

4 Uwe Hertel/Masch.-Gang MS MAGDEBURG:
Ein-Personen-Fondue für Konrad Völkel zum Geburtstag

Landgang auf der Großen Chinesischen Mauer

Als DSR-Seemann befand man sich die meiste Zeit des Jahres sozusagen auf der anderen Seite der Mauer, zumindest was die Beschäftigten im Flottenbereich Asien/Amerika betraf. Unsere Wahrnehmung der „Grenze“ spielte sich im Allgemeinen lediglich im Rahmen der Aus- oder Einklarierung in Rostock ab. Vor Warnemünde ließen sich dann noch eines oder mehrere der grauen Exemplare der Gattung „Beschützer“ sehen. Das eigentliche Grenzregime erlebten wir nur als Ablöserbesatzungen beim Grenzübertritt per Eisenbahn. Trotzdem lebte „die Mauer“ stets irgendwo im Hinterkopf. Allerdings stand – und steht noch immer – eher eine andere Mauer im Weltinteresse.



Beim Anlaufen chinesischer Häfen gab es hin und wieder die Möglichkeit, diese bedeutende historische Sehenswürdigkeit zu besuchen. Als ich am 28. Dezember 1987, zwischen Weihnachten und Jahreswechsel, wie es eben in einem Seemannsleben zugeht, auf MS RADEBEUL, Rufzeichen Y5BK, als I. Koch für eine Reise nach China anmusterte, hegte ich zugleich die kleine Hoffnung, wieder einmal an einem interessanten Ausflug teilnehmen zu können. Im Rahmen der kulturellen Reiseplanung wurden zwei Ausflüge vorgesehen – der eine in Belgien und der zweite in China, möglichst von Tienjin aus zur Großen Mauer und den Ming-Gräbern. Elke, unsere Oberstewardess, berichtete über eine frühere Fahrt zur Großen Mauer und schwärmte uns einiges vor.

Die Wirtschaft, schnell zusammengewürfelt aus dem was zum Jahreswechsel aufzutreiben war, kam gut miteinander aus. Koch Konrad Völkel und Bäcker Uwe Schulz fuhren vorher schon zusammen auf anderen Schiffen und hatten deshalb bei der Arbeitskräftelenkung gewünscht, dies auch weiter tun zu dürfen, egal wohin.

So reifte bei Bäcker und Koch ein Plan heran. Unser Ziel war die gemeinsame Teilnahme an der Exkursion in China. Als erstes wurde das Vorhaben mit Elke besprochen, denn für die an Bord diensttuenden Besatzungsmitglieder musste auf alle Fälle der gewohnte Service ohne Abstriche an Qualität oder Quantität aufrecht erhalten werden. Unsere Anfrage stieß nicht nur auf Verständnis, nein, sondern auf Begeisterung. Unsere „Omi“ würde den Laden schon schmeißen. Nachdem die arbeitstechnische Sicherstellung so einfach abzusichern gewesen war, folgte der Gang zum Chief Mate und später zum Master. Beide stimmten zu. Das fassten wir als Anerkennung der bisher erbrachten Leistung und Würdigung des gesamten Teams der Wirtschaft auf.

Anfang März war es dann endlich soweit. Wir lagen in Tienjin und als Termin für die Ausfahrt stand der 8. März fest. Koch und Bäcker hatten alles vorbereitet, in ihrer Freizeit vorgekocht,

Kartoffeln geschält und gemeinsam mit Elke in den Lasten eine Runde gedreht, um ihr alles Wichtige zu zeigen. Ein bisschen war sie beleidigt, weil wir es so gut mit ihr meinten und versucht hatten, alles schön perfekt fix und fertig vorzubereiten. Nach der Ausfahrt erfuhren wir, dass sie die durch unsere Vorbereitung gewonnene Zeit dazu genutzt hatte, einen leckeren Kuchen für die Besatzung zu backen. Somit waren alle bestens versorgt.

In den frühen Morgenstunden des 8. März stiegen wir im Hafen in zwei Kleinbusse japanischer Herkunft und fuhren sehr zügig in Richtung Beijing. Ziel waren die nördlich der Hauptstadt gelegenen Anlagen von Badaling. Jedem wird es einleuchten, dass eine durchgehende Erhaltung von insgesamt fast 6.000 Kilometern dieses Kulturdenkmales nicht zu bewältigen ist. Große Teile der Befestigungsanlagen durchqueren auch heute noch kaum erschlossene Teile Chinas. So hat man sich auf die Erhaltung spektakulärer Abschnitte in touristisch gut erschlossenen Landesteilen konzentriert. Dazu zählen das östliche Ende der Mauer, direkt an der Küste der Bohai-Bay und eben Badaling, rund 80 Kilometer nördlich von Peking.

Zunächst führte uns der Weg nach etwa fünfstündiger Fahrt durch das noch schlafende Peking. Sicherlich zu unserem Glück, denn sonst hätten wir diese riesige Stadt, gebaut in einer absolut flachen Ebene, wohl nicht so schnell passiert. Unsere Busse fuhren weiter in nördlicher Richtung auf die am Horizont auftauchende Bergkette zu. Von Ferne sah es aus, als bewegten wir uns in Richtung einer dunklen Wand. Dort, durch diese Gebirgskette, wurde der Weg zur „nördlichen Hauptstadt“, denn das ist die Bedeutung des Namens Beijing, versperrt. Südliche Hauptstadt des Reiches war lange Jahre Nanjing (Nanking).

Obwohl es bereits Anfang März war, spürten wir die Auswirkungen des Kontinentalklimas mit seiner sibirischen Kälte. Bei einer Rast waren alle froh, an Mützen (stilleht natürlich eine blaue „Mao-Mütze“) und warme Jacken gedacht zu haben. Entlang des Weges konnten wir feststellen, dass auch in China Ideen des modernen Tourismus und ein gewisses wirtschaftliches Denken Einzug hielten. Festzustellen war aber auch, dass viele der Initiativen privater Natur waren. Bei einer Rast an einem der „Ehrentore“ standen gleich daneben einige Gar-küchen und Souvenirhändler.

Entlang der Straße nach Badaling sahen wir immer wieder große Plakatwände, auf denen in Englisch, Französisch, Japanisch, Spanisch und Deutsch verkündet wurde: „Wer nicht die Große Mauer bestiegen hat, der ist kein rechter Mann!“

Diese Aussage provozierte natürlich einige ironische Kommentare.



Dann endlich erreichten wir Badaling. Wer nun erwartet hatte, einfach vor der Großen Mauer zu stehen und diese dann rechts und links hinter dem Horizont verschwinden zu sehen, wurde überrascht. Es gab sie dort nicht – die Mauer. Badaling ist eine Festung, sozusagen eine Sperre am Ende eines aus den Bergen herausführenden Tales. Und es handelte sich nicht um eine Mauer, nein, man hatte drei Mauern hintereinander gesetzt. In Richtung Norden sahen wir wuchtige Türme, so genannte Alarmfeuertürme, als vorgeschobene Posten. Sieben Meter betrug die Höhe der Mauer an dieser Stelle und die Mauerkrone war durchgehend fünf Meter breit. Zwar würde das ausreichen, um zwei Wagen aneinander vorbeifahren zu lassen, jedoch ist ein Befahren der Mauer nicht möglich. Jeder Turmriegelt die Mauer nach beiden Seiten ab, die Öffnungen im Mauerwerk ermöglichen nur den Durchgang einer Person. Der Grund für diese Bauweise war sicher die Befürchtung, Feinde könnten, einmal auf die Mauer gelangt, auf dieser sehr leicht und schnell nach beiden Seiten vorstoßen und viele hundert Meter der Mauerkrone einnehmen, um so eine riesige Bresche zu schaffen. Außerdem führt



die Mauer durch Gebirge und auf den glatten Steinplatten der Mauerkrone hätten Zugtiere sicherlich keinen Halt gefunden.

Die Nachrichtenübermittlung ließ sich mittels Fahnen, Feuer und Rauch damals schneller über große Strecken bewerkstelligen. An der den Mongolen zugewandten Seite waren die Mauerzinnen höher und das Mauerwerk sichtbar dicker. Die Erschaffer bauten also schon damals nach ökonomischen Gesichtspunkten. Auch muss man sich nicht

geistig vor Augen führen, die Mauer wäre dauernd mit Menschenmassen in kriegesischer Aufmachung vollgestellt gewesen. In regelmäßigen Abständen, besonders an Biegungen und kritischen Punkten, wurden in die Mauer große Wachtürme eingefügt, in denen sich die Besatzung aufhielt. Überall an der Südseite existierten Treppen, auf denen die aus den Wachtürmen herbeigerufenen Truppen schnell auf die Mauer gelangen konnten. Überliefert ist ferner, dass vor allem in den entfernteren Landesteilen die Garnisonen als Selbstversorger lebten. Im Westen Chinas, in der Taklamakan-Wüste, wurde erst vor wenigen Jahren am westlichen Ende der Großen Mauer durch Forscher ein verfallenes Fort entdeckt. Gefundene Aufzeichnungen ergaben, dass über mehrere Jahre weder Ablösung noch Nachschub diesen Außenposten erreichten. Das mag freilich an einer so wichtigen Position wie Badaling nicht der Fall gewesen sein. Aber für ewig erfüllte auch diese Mauer nicht ihren eigentlichen Zweck. Doch die Chinesen verdienen heute damit bestimmt mehr Geld als wir Deutschen mit unseren Mauerresten.

In der Festung konnte sich der Besucher über Bauzeit, Zweck, Materialien und eben auch die tägliche Routine informieren. Prospekte gab es ebenfalls genügend. Außerdem lagen in den Seemannsclubs immer Ausgaben der Illustrierten „China im Bild“ und „China im Aufbau“ sowie reichlich Broschüren des Tourismusministeriums herum. Und ich muss sagen, mal abgesehen von der allfälligen Propaganda, die man als an Derartiges gewöhnter DDR-Bürger gewohnheitsmäßig ignorierte, waren es sehr gut gemachte Publikationen (oft auch in guter Druckqualität), welche ich noch heute besitze.

Am Ende einer ersten kurzen Orientierung stiegen wir auf die Mauer und gingen, nach den ersten obligatorischen Fotos und soweit es möglich war, auf ihr entlang. Zum Teil war der Verlauf des Bauwerkes so steil, dass wir nur noch durch Klettern vorwärts kamen. Auf dem Rückweg stiegen wir dann fast wie auf einer Leiter nach unten. Vor der Leistung der damaligen Baumeister, welche diesen schwierigen Abschnitt planten, und vor der Arbeit der unbekannten Bauleute, welche das Projekt umsetzen mussten, empfanden wir große Hochachtung. Irgendwie war man froh, dieses Bauwerk als Tourist besuchen zu dürfen. Ich hätte nicht zu jenen gehören mögen auf deren Hände Arbeit wir standen.

Als der restaurierte Teil endete, wurde es richtig interessant. Denn hier, wo die Mauer weiterführte soweit das Auge ihr folgen konnte, war es uns möglich ihre Konstruktion zu verstehen und das „Innenleben“ zu sehen. Die gemauerten Strukturen stammten größtenteils aus der Zeit der Ming-Dynastie (1368 bis 1644) und wurden auch in der damaligen Bauart bei der Restaurierung wieder hergestellt. Um dem Bauwerk in den Bergen Halt und Stabilität zu geben, hatten die alten Baumeister den Raum zwischen den Außenmauern in Fächer aufgeteilt. Diese Wände, welche im rechten Winkel zu den Mauern standen, mochten zum einen



Der Autor (li.) und Uwe Schulz auf der Großen Mauer

die Stabilität erhöhen, zum anderen verhinderten sie natürlich auch, dass die „Füllung“ der Mauer in den Bergen ins Rutschen kam. Das Innere wurde mit Schutt, Steinen und Lehm verfüllt. Sicherlich wurde immer verwendet was vor Ort gerade zur Verfügung stand. Das Bauwerk ist also eine endlose Reihe von gefüllten Kisten. Für uns Seeleute war diese Konstruktion eine bekannte Technik, erinnerte sie doch an die Schotten, welche zur Schiffssicherheit eingebaut werden.

Langsam mussten wir uns wieder

auf den Rückweg zum Touristenzentrum Badaling begeben. Dabei konnten wir feststellen, dass wir die Einzigen waren, welche soweit wie möglich auf der Mauer entlang gelaufen waren. Den meisten Touristen genügte ein kurzes Verweilen auf der Mauerkrone, rasch geschossene Fotos und weiter. Bevor wir in die Busse kletterten, erwarben wir noch Urkunden, welche unseren Besuch bestätigen sollten. Noch heute hängt diese Erinnerung bei mir zu Hause an der Wand, präsentiert in einem schönen Rahmen aus Meranti-Holz, welchen ich im Kabelgatt anfertigte. Somit weiß ich immer, wo ich den 8. März 1988 verbrachte, den Internationalen Frauentag, an dem gegen die Regeln an Bord ausnahmsweise einmal Oberstewardess Elke unsere Arbeit übernahm.



Auch heute noch, nach mehr als 30 Jahren denke ich gern an das Schiff und seine Besatzung zurück. Wenn ich damals nach dem Wiedereinlaufen in Rostock nach sechs Monaten mit wenigen Worten sagen konnte: „Es war eine gute Reise.“, so weiß jeder, der selbst gefahren ist, das reicht als Zusammenfassung, mehr Worte sind nicht nötig.

Siegmar Broßat

Die Kollision des MS THEODOR FONTANE mit dem Lenkwaffen-Zerstörer ROMMEL

Wenn ich auf meine zwanzigjährige Fahrenszeit zurückblicke, handelt es sich bei der vierjährigen Zeit als Funkoffizier in der Stammbesatzung der THEODOR FONTANE um die ereignisreichste, besonders durch die zweimalige Mitreise meiner Ehefrau nach Ecuador sowie eine viermonatige Weltumsegelung. Damals lief das Schiff von Rostock via Panamakanal nach Ecuador – westwärts durch den Pazifik – Hawai-Passage – Datumsgrenze – vier japanische Löschhäfen – Somalia für eine neue Bananenladung – Durban zum Bunkern – Europa. Gleichzeitig ist mir eine Episode aus dieser Zeit in besonderer Erinnerung geblieben: Fast immer passierte dieses Kühlschiff auf der Route Rostock – Panamakanal – Ecuador den Nord-Ostsee-Kanal, wie auch am 5. Dezember 1975 nach dem Auslaufen Rostock, diesmal in Richtung Kuba.

Die Maschine lief im Aut24-Betrieb – damals noch keine Selbstverständlichkeit wie heute. So hatte es sich eingebürgert, dass der Funkoffizier bei Manövern den Maschinentelegrafen



Lenkwaffenzerstörer ROMMEL (18.02.1982)

bediente. Ich stand also auf der Brücke und folgte den Anweisungen des Kanallotsen: „Zehn Umdrehungen mehr“, „Fünf Umdrehungen weniger“ und weitere Kommandos. Der Papierstreifen des Befehlsdruckers wurde immer länger.

In der Ausweichstelle Oldenbüttel, etwa 20 Kilometer westlich von Rendsburg, lag der Lenkwaffenzerstörer ROMMEL der Bundesmarine, ein amerikanischer Zerstörer der Charles F. Adams-Klasse, Nato-Kennung D 187, in Dienst gestellt 1970, an den Dalben. Er wartete mit Rot-Signal auf unsere Passage. Da eine steife Brise wehte, wurde dessen Brückenbesatzung wohl etwas ungeduldig. Wir hatten die Ausweichstelle noch nicht vollständig passiert, als sich die ROMMEL von den Dalben löste und trotz Rot-Signal losfuhr. Das war wohl doch etwas zu früh. So kam es zu einer Berührung beider Schiffe mit einem Vorbeischleifen an unseren achteren Bordwänden. Die THEODOR FONTANE bekam eine kräftige Delle in Höhe der Luke IV verpasst.

Der erste Kommentar unseres Kapitäns nach der Kollision lautete: „Das kann doch nicht wahr sein!“ Auf der Brücke befanden sich auch der Kanal-Lotse sowie die zwei Kanalsteuerer. Der gerade inaktive Steuerer fing an, wie ein Rohrspatz auf die ROMMEL zu schimpfen. So nahm ich ihn, nach einem kleinen Hinweis unseres Kapitäns, mit in den Funkraum. Dort schrieb ich ein kurzes Protokoll über den Havarievorgang und der Kanalsteuerer unterschrieb es!

Da die FONTANE keine weiteren Schäden erlitten hatte, setzten wir unsere Fahrt fort. Diesmal aber nach dem Verlassen des NOK nicht in Richtung offene See, sondern in eine Hamburger Werft zum Eindocken. Aber wie der Teufel es will, auf dieser Reise fuhren wir einige Tonnen Industriesprengstoff nach Kuba, genau in Luke IV. Also ging die Fahrt erst einmal zur Pulver-Reede Stade, um den Sprengstoff an Land zu geben.

Über die Zeit im Dock von Blohm und Voss gibt es nichts Besonderes zu berichten, höchstens, dass ein Offizier der Bundesmarine an Bord kam, um sich den Schaden zu anschauen, den sein graublaues Schießisen verursacht hatte. Die Bitte unseres Kapitäns, im Gegenzug den Schaden an der ROMMEL zu besichtigen, wurde strikt abgelehnt.

Am 14. Dezember 1975 ging es aus dem Dock wieder raus. Wir hatten uns bei pottendickem Nebel auf der Wendepalte vom Schlepper in Richtung elbabwärts drehen lassen und diesen gerade losgeworfen, als uns ein kleiner, im Radar erkennbarer Querläufer vor den Bug lief. Auf UKW-Anrufe durch den Elblotsen reagierte er nicht. So trafen wir ihn backbords. In unserem Maschinenraum wurde der Bums von den Ingenieuren mit einem gewissen Sarkasmus



MS THEODOR FONTANE (11.05.1974)

kommentiert, als jemand nach dem Fernsehprogramm der kommenden Woche für den nächsten Werftaufenthalt fragte.

Da wir noch nicht viel Fahrt machten, kam das kleine Tankschiff glimpflich davon. Aber die THEODOR FONTANE hatte sich den Wulstbug verbeult. Also den gerade entlassenen Schlepper auf UKW angerufen, damit er uns wieder auf den Haken nimmt und abermals ins Dock bringt.

Nach gut einer Woche, am 22. Dezember, nahmen wir den zweiten Anlauf, um aus Hamburg wegzukommen. Der hat dann geklappt. Also zuerst wieder zur Pulver-Reede Stade, um unsere dort hinterlassene Gefahrgutladung zu übernehmen. Wenige Seemeilen elbeabwärts gingen wir etwas später auf der Höhe von Brunsbüttel wieder auf unseren ursprünglichen Kurs Richtung Kuba, mit ein wenig Verspätung.

Peter Reinhardt

Die Sturmfahrt der SCHWARZHEIDE im Adolph Bermpohl-Orkan 1967

Im Herbst 1966 hatte ich auf dem Motortanker SCHWARZHEIDE als Kochsmaat/Bäcker angeheuert. Zuvor war ich auf anderen Tankschiffen der DSR, zum Beispiel auf der BUNA und der SCHWEDT, auf Großer Fahrt gemustert gewesen. Die Arbeit auf Tankschiffen fand ich besonders spannend, da die Tätigkeit an Bord eines Tankers wegen der explosiven Ladung besonderen Sicherheitsanforderungen unterliegt.

Wir fuhren zu dritt in der Kombüse: Günter Kalis, der Boss, Gerhard Omenzetter, genannt Bummi, unser Fleischer, der figürlich etwas klein geraten war, sowie ich als Kochsmaat/Bäcker. Das Brotbacken hatte ich übrigens erst kurz vor meiner ersten Reise auf der SCHWARZHEIDE lernen müssen. Es gehörte nicht zu dem von mir erlernten Beruf. Die zuständige Einsatzleiterin „Wirtschaftspersonal-Spezialschiffahrt“ der DSR, Frau Hagemann, schickte mich auf einen Ein-Tages-Kurs zum Brot backen zu einem Bäckermeister in Rostock. Am folgenden Tag fuhr ich nach Wismar, wo die SCHWARZHEIDE auf Reede lag. Als ich mich mit dem Lotsenboot dem Schiff näherte, sah ich „Bummi“ an der Reling. Der begrüßte mich mit den Worten: „Butler“ (Das war mein Spitzname, wir beide kannten uns schon von

anderen Schiffen), „kommst du als Bäcker?“ Ich bejahte. „Na, da gibt's morgen endlich zum Seemannssonntag frische Brötchen.“

In der Nähe von „Bummi“ stand der Chief Mate Hermann Winkler. Ich erinnere ihn als großen, kräftigen Mann, sympathischer Typ. Ich stellte mich ihm vor. Er hatte offensichtlich mein Gespräch mit „Bummi“ mitbekommen, denn Winkler sagte zu mir: „Dann komme ich morgen ihre Brötchen probieren.“ Ich hatte schon einige Erste Offiziere kennengelernt. Hermann Winkler war ein besonderer Mensch. Er war die Ruhe in Person. Menschlich einmalig, zuvorkommend. Ich denke, dass sein Wesen mit dazu beigetragen hat, dass ich das Verhältnis innerhalb der Besatzung auf diesem Schiff als sehr harmonisch in Erinnerung habe.



MS SCHWARZHEIDE in Milford Haven

Wir hatten in Milford Haven in Südwestengland Rohöl für Rostock geladen und liefen am 20. Februar 1967 gegen 17/18 Uhr aus. Die Abendmahlzeit hatte gerade begonnen. Da die Decksbesatzung mit dem Ablegemanöver beschäftigt war, saßen lediglich die Freiwachen und die Besatzungsmitglieder der Maschine in den Messen. Ein Auslaufen wie üblich, also keine nennenswerten Ereignisse dabei. Wir befanden uns nun mit der „alten Dame“, so der liebevolle Beiname der SCHWARZHEIDE, auf Heimfahrt in Richtung Englischer Kanal unterwegs.

Wir hatten, so kann ich mich erinnern, schon volle Fahrt aufgenommen. Unsere Arbeiten erledigten wir wie gewohnt. Beim Blick aus der Kombüse fiel mir steuerbords am Horizont ein seltsames Farbspiel auf. So eine außerordentliche Färbung des Himmels hatte ich noch nie gesehen. Ich trat aus dem Kombüschott und kam mit dem Bootsmann, der vom Heck kam, ins Gespräch. Er staunte genauso wie ich über diese Farbkombination. Der Himmel schillerte in allen Regenbogen-Farben, wobei jedoch ein kräftiges Violett überwog. „Da wird sich was anbahnen“, lauteten die Worte des Bootsmanns. Ich sah ihn skeptisch an. Er besaß zwar mehr seemännische Erfahrung als ich, aber ich mochte nicht so recht glauben, was er sagte. Doch er sollte Recht behalten.

Wir erledigten die restlichen Arbeiten des Abends, und ich erwähnte das Gespräch mit dem Bootsmann beim gemeinsamen Abendessen der Kombüsentruppe und den Stewardessen. Ich sehe noch heute die



Lotsenbord in Milford Haven

Fragezeichen in deren Gesichtern. Und Chef-Smutje Günther Kalis tat so, als würde ich Märchen erzählen. Nach dem Essen sicherten wir die Kombüse. Ich habe noch Vorbereitungsarbeiten für das Brötchen-Backen am nächsten Morgen erledigt, denn der nächste Tag war ein Donnerstag, also Seemannssonntag. Die Nacht verlief normal. Ich erinnere mich aber daran, dass die See leicht aufgewühlt war. Aber das ist ja eigentlich nichts Ungewöhnliches.



Der folgende Tagesbeginn, ein glasklarer, blauer Morgen mit bewegter See, verlief in den gewohnten Bahnen. Die See hatte zwar zugenommen, ich konnte aber meine frischen Brötchen für das Frühstück wie üblich backen. Im Laufe des Vormittags beruhigte sich die See nicht, sondern nahm noch zu. Ich beobachtete, wie sich die Wellen an der Bordwand der SCHWARZHEIDE regelrecht austobten. Ich holte meinen Fotoapparat aus der Kammer und fotografierte vom Achterschiff aus dieses Schauspiel. Wellen schlugen von steuerbord voraus über das tiefliegende Tankdeck und prallten gegen die Aufbauten am Achterschiff. In einem günstigen Moment lief ich über den Laufsteg zum Mittschiff und machte von dort aus einige Aufnahmen, wie Wellen über das Achterschiff bis hinauf zum Schornstein schlugen. Viel später habe ich dann beim Sichten der Fotos festgestellt, dass mir durchaus einige gute, ich möchte fast sagen spektakuläre Aufnahmen gelungen sind.

Aber es sollte noch heftiger kommen. Die See nahm mächtig an Fahrt auf. Ein schwerer Sturm hatte sich gegen Mittag entwickelt, der das Schiff so richtig durchschüttelte. Ich erinnere mich, dass die Wellen nun von backbord achtern kamen und über das Tankdeck mittschiffs rollten. Blitzschnell kam mir der Gedanke: Das muss ich fotografisch festhalten. Ich suchte mir steuerbords vor den Aufbauten des Achterschiffes im Gang neben der Messe einen sicheren Standpunkt und fotografierte in schneller Folge. Sah ich durch den Sucher die nächste Welle, drückte ich auf den Auslöser, ohne genau zu sehen, was ich da eigentlich fotografierte. Irgendwann hörte ich damit auf, weil die Lichtverhältnisse immer schlechter wurden.

Anschließend begab ich mich in die Kombüse, um meinen Kollegen zur Hand zu gehen. Ich hatte an diesem Morgen, also noch vor meinem „Fotoshooting“, gebacken und weiß noch genau, was es war: Eclair, Mohrenköpfe und Sandkuchen. All dies habe ich in die Trockenlast gestellt, auf feuchten Tüchern, damit die Bleche mit dem Gebäck bei der Schaukelei nicht verrutschen und vielleicht irgendwo zwischen den Kartoffeln landen. Doch die übliche Coffeetime am Nachmittag fiel aus.

Ich fühlte, wie der Sturm im Laufe des Donnerstags immer schlimmer wurde. Von der Brücke kam dann die Nachricht, dass der Kapitän gemeinsam mit dem Ersten Offizier das Schiff um 180 Grad drehen wolle, um gegen die See zu fahren. Aus seemännischer Sicht konnte ich damals dieses Manöver nicht beurteilen. Aber ich erinnere mich, dass ein Besatzungsmitglied mir sinngemäß erklärte, dass es sicherer sei, gegen die schwere See zu fahren als vor ihr her. Das Manöver sollte verhindern, dass die schwere See das Schiff nicht noch mehr in eine riskante Lage versetzte.

Vor dem Manöver kam von der Brücke das Kommando: „Schwimmwesten anlegen“. Das war um 18 Uhr, das weiß ich noch genau. Für mich das erste Mal seit Beginn meiner Seefahrtszeit



im Jahr 1958, dass ich auf einem Handelsschiff eine Schwimmweste nicht nur zur Übung, sondern im Ernstfall anlegen musste. Damals 26 Jahre alt, war ich ziemlich gelassen, verspürte nicht einen Moment lang irgendwelche Angst oder ein Unbehagen. Ich wusste, auf der Brücke standen zwei erfahrene Seeleute – Kapitän Rolf Porath und Hermann Winkler, sein I. Offizier. Mit ihnen konnte man sich sicher fühlen, und so war es auch.

Ein Typhon-Signal ertönte zu Beginn des Manövers. Die „alte Dame“ hörte buchstäblich aufs Wort und drehte sich gegen die aufgewühlte See. Sie lag eine Zeit lang, vielleicht eine Viertelstunde, fast ruhig in der schweren See. Respekt den beiden Hauden auf der Brücke. Jetzt fuhr das Schiff gegen die See, hob und senkte sich. Es lief nach meinem Gefühl nun viel ruhiger als vorher. Die Besatzung atmete ein wenig auf. Später erklärte mir der Bootsmann, warum dieses Manöver nötig gewesen sei. Zuvor hatte ich schon einen ähnlichen Sturm auf der BUNA im Mittelmeer erlebt, kurz vor Gibraltar. Auf der HELLERAU wurde ich bei einem Sturm in der Ostsee kurz vor Turku aus meiner Koje geschleudert. Auch die berühmte stürmische Biskaya habe ich auf der STOLTERA am eigenen Leibe erfahren. Auf der THEODOR KÖRNER (1) habe ich einen Sturm im Schwarzen Meer mitgemacht (So viele Leute, es handelte sich ja um ein Ausbildungsschiff, habe ich zuvor noch nicht sich übergeben sehen). Das alles war aber nicht so heftig gewesen wie dieser Orkan. An Nachtruhe ließ sich nicht denken. Und fotografieren konnte ich ohnehin nicht mehr. Mit Anbruch des nächsten Tages ließ der Sturm etwas nach. Ich glaube mich zu erinnern, er war in Richtung Osten abgezogen, der Orkan XANTHIAS. (Dieser Orkan wurde im Nachhinein auch ADOLPH-BERMPOHL-ORKAN genannt, weil der gleichnamige bundesdeutsche Seenotrettungskreuzer samt Besatzung als Verlust beklagt werden musste. Vgl. Willi Miksch, Im Orkan, BG VIII und Günther Kalis, Im ADOLPH-BERMPOHL-Orkan, BG XII – Red.) Die See ging noch heftig, wir konnten aber eine provisorische Frühstücksversorgung aufnehmen. Den Gesichtern der Besatzung sah man an, was sie in den letzten Stunden erleben musste. Im Licht des frühen Morgen ließ sich erkennen, was sich an Bord in den letzten 24 Stunden abgespielt hatte. Man konnte sehen, welche brachiale Gewalt Wasser ausüben kann. Kräfte, denen nichts standzuhalten scheint. Eine Gangway war wie nasses Papier um einen Tankeinstieg „gewickelt“ worden.



Der Mittelsteg über das Tankdeck hatte eine Schlangenlinie angenommen. Beides habe ich fotografisch festgehalten.

Langsam kam das Leben an Bord zurück. Die SCHWARZHEIDE hatte wieder Kurs in Richtung Heimat eingeschlagen. Auf Höhe Feuerschiff Texel (Niederlande) überflog uns ein Rettungsflugzeug ziemlich tief. Warum, war uns unerklärlich. Ich erkannte an den Hoheitszeichen, dass es ein holländisches Flugzeug sein musste. Es flog einige Male über das Schiff und kam dabei immer tiefer. Ich konnte sehen, wie ein Besatzungsmitglied des Flugzeuges aus einem Fenster heraus mit dem linken Arm nach vorn zeigte. Kurz darauf hieß es an Bord, dass eine Rettungsinsel voraus in der aufgewühlten See treibe.

Die Decksbesatzung bereitete deren Bergung vor, welche sich als ziemlich schwierig erwies, denn die See war immer noch aufgewühlt. Doch es gelang Kapitän Porath, die SCHWARZHEIDE langsam steuerbords an die Insel heranzuführen. Die Decksbesatzung schaffte es unter Leitung des I. Offiziers die schwer beschädigte Rettungsinsel mit Bootshaken zu greifen, an das Schiff heranzuziehen und schließlich an Bord zu hieven. Dabei sahen die Bergungsleute, dass an der Außenseite der Insel ein lebloser menschlicher Körper angebunden war. Der Leichnam wurde an Deck gehoben. Und beim Hieven der Rettungsinsel an Deck



wurden darin zwei weitere leblose Körper entdeckt, ebenfalls angebunden. Offenbar hatten sich die drei Männer festgebunden, um nicht weggespült zu werden.

Ein gewisser Schock setzte sich bei allen an Bord fest. Vom II. Steuer- mann, der für die medizinische Versorgung der Besatzung zuständig war, wurden die drei Geborgenen untersucht. Ich stand mit einigen

anderen Besatzungsmitgliedern daneben und beobachtete die Untersuchung. Der Zweite sagte, dass die drei Seeleute wohl erfroren seien, bei zwei Grad Celsius Wassertemperatur. Jede Hilfe kam zu spät, drei Fahrensleute hatte der Sturm aus dem Leben gerissen. Sie wurden mit allen Ehren auf dem Achterschiff, steuerbords im Gang vor der Messe aufgebahrt. Wir haben später erfahren, dass sie zur Besatzung des dänischen Kümos ELSE PRIESS aus Esbjerg gehörten. Die anderen fünf Besatzungsmitglieder des Küstenmotorschiffes, das erfuhr ich auch später, waren ebenfalls umgekommen. Das Bergen der Rettungsinsel auf hoher See habe ich noch fotografisch festgehalten. Weitere Bilder habe ich aus Pietät nicht mehr gemacht.

Unser Funkoffizier berichtete, dass er vom Funker des holländischen Flugzeugs auf einen weiteren Schiffbrüchigen hingewiesen worden sei, der backbord voraus auf einer Holzpalette trieb. Den konnte die SCHWARZHEIDE aber nicht erreichen. Wir hörten, dass dieser Unglückselige von einem Schiff der westdeutschen Krupp-Reederei geborgen wurde, auch er von der ELSE PRIESS und auch nicht mehr unter den Lebenden. Später habe ich erfahren, dass in dem Sturm wohl über 40 Seeleute ums Leben gekommen sind.

Bei uns war die Stimmung am Boden. Wir fuhren mit auf Halbmast gesetzter Flagge nach Brunsbüttelkoog. Dort wurden wir schon erwartet. Die verstorbenen Seeleute aus Dänemark wurden von uns an die bereits wartenden Behördenvertreter aus Dänemark und der BRD übergeben. Mit allen Ehren, das versteht sich natürlich von selbst.

Wir setzten unsere Reise nach Rostock anschließend fort. Ob es spätere behördliche Untersuchungen gab, ist mir nicht bekannt. Nach Löschen unserer Fracht in Rostock fuhren wir zur Reparatur des Schiffes nach Emden in die Rheinmetall-Werke (Werft). Diese erfolgte innerhalb von etwa vier Wochen. Bei Gesprächen mit den Werftarbeitern traf ich auf einen Schlosser, der aus meiner Geburtsstadt Eisleben/Mansfeld stammte. Ich unterhielt mich mit meinem Landsmann, und der erzählte mir, dass wir großes Glück gehabt hätten, mit dem Leben davon gekommen zu sein, denn es gäbe erhebliche Schäden am Schiffskörper.



Die Erlebnisse dieser drei Tage an Bord der SCHWARZHEIDE haben sich tief in meine Erinnerung eingeprägt, bis zum heutigen Tage. Wie schon erwähnt, haben wir uns während der Sturmfahrt immer sicher gefühlt. Wir waren nicht nur in der Kombüse eine tolle Truppe, die ihre Arbeit mit viel Freude erledigte. Ich fand im Kapitän, den Steuerleuten, Matrosen, Stewardessen und der Maschinencrew eine tolle, erfahrene Mannschaft vor, eine große Familie. Nach der Wertzeit bin ich auf der SCHWARZHEIDE noch bis zum späten Herbst 1967 gefahren. Ein Teil der „Sturm“-Seeleute stieg ab, neue musterten an. Für mich bleibt die Zeit an Bord der „alten Dame“ wohl eine der prägendsten. Zum Abschied von Bord habe ich ein Bild des Schiffes mit Unterschriften der Besatzung erhalten. Wenn ich es mir ansehe, die Unterschriften lese, vom Kapitän Porath, vom Chief Mate Hermann Winkler, dem Chief Willi Miksch oder den Pumpenleuten, den Matrosen, dann sehe ich sie wieder alle vor mir. Mit großem Respekt betrachte ich das Bild, das einen Ehrenplatz zu Hause hat. Die Eclair, Mohrenköpfe und der Sandkuchen, die ich zu Beginn des Sturms in der Last deponiert hatte, haben den Sturm unbeschadet überstanden. Aber niemand an Bord bekam Appetit darauf, auch nicht auf die Schnitzel und den leckeren Kartoffelsalat von Günter, wegen dreier dänischer Fahrensleute, die wir auf ihrer letzten Reise zu begleiteten hatten.

Redaktion

Retter aus Seenot

Während der vierzig Jahre des Bestehens der Deutschen Seereederei blieben deren Besatzungen nicht von Seenotereignissen verschont, sowohl im aktiven als auch im passiven Falle. Erinnert sei an die besonders tragischen Untergänge der FIETE SCHULZE (20. September 1967), der BÖHLEN (14. Oktober 1976) oder der CAPELLA (3. Januar 1976), aber auch an die Verluste der STRALSUND (8. Februar 1957), MAGDEBURG (27. Oktober 1964), KAP ARKONA (1) (19. Januar 1964), STUBBENKAMMER (25. November 1967), SEEADLER (31. März 1978), MANSFELD (24. Februar 1986), KÄTHE NIEDERKIRCHNER (23. August 1966), RUDOLF BREITSCHIED (24. September 1988), KARLSHORST (27. Oktober 1977), HENNIGSDORF (1. September 1984) und ARENDSEE (24. August 1984), über die in den BORDGESCHICHTEN schon berichtet worden ist.

In einer Vielzahl von Seenotfällen beteiligten sich Besatzungen von DSR-Schiffen oder des Fischkombinates Rostock aktiv an Rettungsmaßnahmen, nicht nur wie im Falle des Frachters FIETE SCHULZE oder der CAPELLA, als das Unglück ein Schiff der eigenen Reederei betraf. Zu diesen Ereignissen an dieser Stelle originale Meldungen des Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienstes (ADN) und der Betriebszeitung VOLL VORAUS. Alle anderen Angaben stammen aus verschiedenen Quellen. Ohne Gewähr auf Vollständigkeit und genaue Darstellung.

MS PEENEMÜNDE rettete vor der Insel Hiddensee zwei Sportsegler, die mit ihrem Jollenkreuzer gekentert waren.

4. Juli 1956

MS PREROW nahm auf der Reise von Hamburg nach Shoreham das holländische Kümo JAN in Schlepp und übergab das Schiff bei Borkum einem Schlepper. Das Schiff trieb nach einer Minenkollision zwischen Borkumriff Feuerschiff und Nähe Terschellingbank Feuerschiff beschädigt und hatte Notsignal gegeben.

23. Februar 1957

Das Motorschiff STECKENPFERD rettete nach gescheitertem Schleppversuch sieben Personen von Bord des alten englischen Schnellbootes ACE OF CLUBS, Heimathafen Southampton, in Höhe von Algier und brachte sie in Alexandria an Land.

22. November 1959

MS JOHN BRINCKMAN rettete vor der dänischen Küste die fünf Besatzungsmitglieder der holländischen RANA. Das Schiff war kurze Zeit vorher gesunken. Nach entsprechender Versorgung wurden die Geretteten in Hoek van Holland an Land gebracht.

2. November 1962

MS TRATTENDORF fand vor Capo da Roca/Portugal ein vollgeschlagenes Rettungsboot des norwegischen Frachters BRO HAUGESUND. Eine weitere Suche nach Vermissten blieb ergebnislos.

23. November 1962

MS PRIGNITZ rettete auf der Überfahrt von Mombasa nach Dar-es-Salaam afrikanische Fischer, die schon vier Tage ohne Wasser und Proviant in ihrem beschädigten Auslegerboot trieben.

9. November 1968

Der Motortanker BITTERFELD übernahm bei Gibraltar die 15-köpfige Besatzung des sinkenden panamesischen Schiffes WENDY.

November 1968

Am 24. November 1968 nahm MS PREROW ein Rettungsfloß mit drei Besatzungsmitgliedern des auf der Überfahrt vom Heimathafen Kalmar nach Hamburg gesunkenen schwedischen Küstenmotorschiffes HANÖ auf und brachte sie nach Norrköpping. VOLL VORAUS berichtete: Die Besatzung des MS PREROW rettete drei schwedische Seeleute aus den eisigen Fluten der Ostsee.

Kapitän Anderson schilderte den Vorfall in einer der größten Zeitungen, „Expressen“: Alles ging so schnell, dass wir nicht einmal SOS funken konnten. Ich hatte noch ein paar Leuchtkugeln und eine Pistole mitgenommen. Ich feuerte ab. Die See war wie ein Hexenkessel, Kaj wollte schon einige Male aufgeben. Wir versuchten, ihm Mut zu machen – eine Hoffnung, an die wir selbst nicht mehr glaubten. Wir froren, schwiegen und warteten – worauf, das wussten wir selbst nicht. Endlich, nach mehreren Stunden erblickten wir den Schatten eines Schiffes, das sich uns näherte. Wir schrieten und winkten mit letzter Kraft. Es war das DDR-Schiff PREROW, das offenbar unsere Notsignale gesichtet hatte.“

Jetzt ging alles in Minutenschnelle. Umsichtig und reaktionsschnell erteilte Kapitän Hermann Lüthke die Befehle an seine Mannschaft zur Rettungsaktion. Ruhe und Besonnenheit waren gerade jetzt so wichtig. Die aufgewühlte See konnte jeden Augenblick das Leben der Schiffbrüchigen, aber auch das der Besatzung des MS PREROW gefährden. Doch es gelang. Die schwedischen Seeleute konnten an Bord gebracht und mit allem Notwendigen versorgt werden. Wenig später erreichte das MS PREROW den Hafen von Norrköpping. Hier hatten sich bereits die Familienangehörige, die Einwohner der Stadt und Journalisten eingefunden, um das DDR-Schiff mit den Geretteten zu empfangen.

VV Dezember 1968

Die Besatzung des Motorschiffes HELLERAU hat kürzlich (24. April 1969) in der Ostsee zwei holländische Seeleute vom sinkenden Motorschiff ZANDER aus Rotterdam gerettet. Die

beiden Schiffbrüchigen sind inzwischen an Bord der HELLERAU im Rostocker Überseehafen eingetroffen. Sie traten unmittelbar danach die Heimreise an. Das kleine holländische Schiff, das Kurs auf den schwedischen Hafen Trelleborg hielt, konnte wegen Wassereintruchs trotz der Hilfe durch MS HELLERAU nicht mehr gerettet werden.

VV Mai 1969

MS VOGTLAND bewahrte acht Besatzungsmitglieder eines tansanischen Schoners, der in der Bucht von Dar-es-Salaam auf das Hammond-Rock-Riff gelaufen war, vor dem Ertrinken.

20. August 1969

MS MALCHOW barg den seit Stunden in Seenot befindlichen griechischen Fischkutter TAKIS MIMIS, rettete dessen sieben Besatzungsmitglieder und landete Kutter und Fischer im Heimathafen Kalamata an.

23. September 1969

Der DDR-Frachter RUDOLF BREITSCHIED hat am Donnerstag (20. Mai 1971) 51 Mitglieder der Besatzung des in Singapur beheimateten Motorfrachtschiffes KOTA SELATAN der „Pazifik International Line“ aus Seenot gerettet. Die Mannschaft des 8315 BRT großen Frachters, der vor der Küste Kenias gestrandet war, wurde von MS RUDOLF BREITSCHIED wohlbehalten nach Mombasa gebracht.

ADN Mai 1971

Motortanker SCHWEDT beteiligte sich an der Rettung von 54 Schiffbrüchigen im Persischen Golf. Diese waren zum Abstieg von einer geschleppten Ölplattform infolge eines Unfalls gezwungen worden. 27 auf einem Rettungsfloß treibende Personen wurden von dem britischen Tanker BRITISH HONOUR aufgenommen, der Rest von Hubschraubern geborgen.

7. August 1971

In der Nacht zum 17. Januar sank in der Nähe von Bornholm das 498 BRT große Küstenmotorschiff der BRD MARIE LEHMANN. Bei großer Kälte, Sturm und schwerem Seegang konnten dank selbstlosen Einsatzes der Besatzung des DDR-Container-Küstenmotorschiffes SATOW von den acht Besatzungsmitgliedern der untergegangenen MARIE LEHMANN vier, darunter der Kapitän, gerettet und an Bord genommen werden.

ADN 17. Januar 1972

Das Kollektiv des DDR-Frachters RUDOLF BREITSCHIED rettete am Mittwoch in der Straße von Malakka die acht Seeleute des in Hongkong beheimateten 650-BRT-Motorfrachters YAT LEUN aus Seenot. Die Schiffbrüchigen trieben auf zwei Rettungsflößen sieben Stunden in schwerer See, nachdem ihr Fahrzeug infolge eines Ruderschadens gesunken war.

ADN September 1972

Am 20. Juni 1972 sichtete der Wachoffizier des MS RUDOLF BREITSCHIED im Südchinesischen Meer ein in Seenot befindliches Schiff, welches mit einem Scheinwerfer SOS-Signale gab. Nach sofortiger Kursänderung und Austausch von Lichtsignalen wurden der I. Nautische Offizier und der Leitende Technische Offizier mit dem Motorrettungsboot zum Havaristen MS TUNG MING, Heimathafen Panama, übergesetzt, um notwendige Hilfeleistungen abzusprechen.

Am MS TUNG MING war der Kessel des Schiffes explodiert, so dass die Hauptmaschine, alle Pumpen, die Ruderanlage und der Funksender nicht mehr in Betrieb genommen werden

konnten. Da eine Reparatur auf See nicht möglich war, bat der Kapitän der TUNG MING das Schiff nach Singapur zu bringen. Nach Überprüfung der Sachlage und der Zustimmung der Reederei begab sich der Kapitän des MS RUDOLF BREITSCHIED an Bord der TUNG MING, um einen Bergungsvertrag nach „Lloyd's Open Form of Salvage“ abzuschließen. Der notleidenden Besatzung wurden auch auf Wunsch Proviant und Getränke übergeben. Nach Erledigung der erforderlichen Formalitäten und Absprachen über die Durchführung des Abschleppens wurde die Schleppverbindung hergestellt und mit dem Abschleppen begonnen.
VV April 1974

Das DDR-Motorschiff VOCKERODE hatte am 28. Oktober 1973 vor der algerischen Küste ein unter zypriotischer Flagge fahrendes Küstenmotorschiff eines griechischen Reeders aus Seenot geborgen. Das Küstenmotorschiff trieb mit schwerem Maschinenschaden in grober See. Es wurde von der VOCKERODE in Schlepp genommen. Der DDR-Frachter befindet sich auf der Reise nach Sfax (Tunesien) und hat die geretteten Seeleute an Bord genommen.
VV November 1973

Wie die Pressestelle des Ministeriums für bezirksgeleitete und Lebensmittelindustrie mitteilt, gelang es der Besatzung des Fischfang- und Verarbeitungsschiffes JOHANNES R. BECHER durch hohen persönlichen Einsatz, 200 Seemeilen südöstlich der Hafenstadt Boston die Besatzung eines in Seenot geratenen USA-Kutters zu retten. Die vier Seeleute wurden mit Hilfe von Schlauchbooten geborgen und sind inzwischen wohlbehalten der Besatzung eines amerikanischen Rettungsschiffes übergeben worden.
ADN Oktober 1973

Das DDR-Motorschiff KAP ARKONA (2) konnte während seiner Fahrt nach Dünkirchen Donnerstagmittag in der Nordsee vor der niederländischen Küste zwei Matrosen des gesunkenen BRD-Fischkutters DIANA aus Seenot retten. Trotz großem Einsatz der Besatzung des DDR-Schiffes gelang es bei starkem Sturm und hohem Seegang nicht, zwei weitere Besatzungsmitglieder des BRD-Kutters zu bergen. Das schwere Unwetter mit orkanartigen Böen über der Nordsee hatte am Donnerstag und in der Nacht zum Freitag insgesamt sechs Menschenleben gefordert.
ADN Dezember 1973

Das DDR-Schiff MS BRANDENBURG beteiligte sich im Seegebiet der Biskaya an einer Aktion zur Rettung der Besatzung des am 9. Januar 1974 gesunkenen Schiffes TEVEGA. Die TEVEGA gehört zu der im BRD-Hafen Bremen gelegenen Reederei Kamaris und fuhr unter zyprischer Flagge. Von der Besatzung des MS BRANDENBURG konnten vom gesunkenen Schiff der 1. Offizier lebend und zwei weitere Seeleute nur noch tot geborgen werden.
ADN 11 Januar 1974

MS ODER leistete im Mittelmeer dem auf Klippen gelaufenen zypriotischen Frachters ANTHOS Seenothilfe und nahm neun Besatzungsmitglieder an Bord.
12. Januar 1974

Die Matrosen des DDR-Frachters MS SPREEWALD haben vor der Küste Ghanas die zwölf Mann starke Besatzung eines ghanaischen Fischkutters gerettet, der in Seenot geraten war. Der Kutter trieb bereits auf die offene See ab, als der Nautische Offizier des Schiffes auf die Verunglückten aufmerksam wurde und Kursänderung veranlasste.
VV Februar 1974

MS ZSCHOPAU rettete auf der Überfahrt von Beirut nach Alexandria zehn Fischer eines ägyptischen Kutters aus Seenot.

12. April 1974

MS WERRA stellt mit Hilfe eines Raketen-Apparates 100 sm nördlich von Port Said eine Schleppverbindung zum libanesischen Kümo SAMER her und bringt den in Seenot geratenen Havaristen nach Alexandria.

18. April 1974

MS THIESSOW übernimmt in der Themse-Mündung drei Schiffbrüchige der Yacht TAOREA.

20. Mai 1974

Motortanker BITTERFELD rettete auf der Fahrt von Rotterdam nach Kopenhagen östlich der Doggerbank bei Windstärke 9 fünf Schiffbrüchige des in der Nacht gesunkenen norwegischen Frachters BJELLA von einem treibenden Floß. Vor Ort wurde noch längere Zeit nach einem weiteren vermissten Seemann gesucht.

27./28. November 1974

Auf der Reise von Göteborg nach Arzew/Algerien rettete Motortanker HEINERSDORF im Rahmen einer Suchaktion südwestlich von Kap Finisterre zwei Besatzungsmitglieder des gesunkenen jugoslawischen Frachters YAGA. Die Schiffbrüchigen wurden am 24. Dezember 1974 in Lissabon an Land gegeben.

23. Dezember 1974

Auf der Überfahrt von Großbritannien nach Schweden rettete MS RERIK die Besatzung des bundesdeutschen Schiffes EL PIFIZO aus Seenot.

5. Mai 1977

Motorschiff FLÄMING rettete auf der Fahrt nach Rotterdam in Höhe des Texel-Feuerschiffes bei Windstärke 7 bis 8 alle fünf Besatzungsmitglieder der schwedischen Hochseejacht KNOCK ON WOOD, die in Rotterdam von Bord gingen.

Juli 1977

Die Besatzung der Segeljacht HAPPY TIME aus Hamburg wurde 8 sm östlich von Stabhovd Huk im Kleinen Belt durch MS KLOSTERFELDE aus Seenot gerettet. Gerettete und Jacht wurden dem Seenotrettungskreuzer JOHN J. ESSBERGER übergeben.

8. September 1977

In den frühen Morgenstunden wurde vor der Westküste Afrikas die 30-köpfige Besatzung des unter panamesischer Flagge fahrenden Frachters MILAN durch MS GERINGSWALDE gerettet. Die Geretteten wurden nach Dakar gebracht.

12. September 1978

MS FLÄMING rettete auf der Heimreise nach Wismar im Mittelmeer die 19-köpfige Besatzung des griechischen Frachters NAHOSTPILOT aus Seenot. Das Schiff war südlich von Sizilien gesunken. Die geretteten Seeleute wurden im sizilianischen Hafen Augusta an Land gesetzt.

22. März 1979

Das Ro-Ro-Schiff ASCHBERG barg in der mittleren Nordsee das englische Fischereifahrzeug KIRSTY JAYNE mit seiner fünfköpfigen Besatzung. Der havarierte Kutter wurde nach Notreparatur im Schlepp bis zur Humber-Mündung gebracht und dort sicher übergeben.
18. Mai 1979

MS SEMLOW rettete auf der Reise nach Plymouth sechs Seemeilen südwestlich des Kap Bill of Portland ein englisches Segelboot und seine beiden Insassen aus Seenot. Die Geretteten und das Boot wurden an den englischen Seenotrettungskreuzer WYMOUTH übergeben.
9. August 1979

FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN rettete alle 16 Besatzungsmitglieder des unter saudischer Flagge fahrenden Schiffes AMINA 2 im Roten Meer aus Seenot.
8. Juni 1980

MS HEIDENAU rettete vor der algerischen Küste zwei in Seenot geratene französische Segelsportler.
23. Juni 1980

In den Morgenstunden des 7. Februar wurde vom Motorschiff FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN im östlichen Mittelmeer auf der Höhe der Insel Kreta die in einem Rettungsboot treibende 19-köpfige Besatzung des griechischen MS EUGENIA V aufgenommen. Die griechischen Seeleute hatten ihr in Brand geratenes Schiff aufgeben müssen.
VV Februar 1981

Die BLANKENSEE rettete im Roten Meer 23 Schiffbrüchige der bundedeutschen Jacht NEPTUNA. Diese war vor der Küste des Sudan gesunken.
31. März 1981

Die Besatzung des MS BANSIN rettete am 10. Juni 1981 im Mittelmeer, südlich des Hafens Mersin, einen türkischen Seemann. Sein Schiff, das unter türkischer Flagge fahrende MS BEDRINCE war in der Nacht zuvor gekentert und gesunken. Die Besatzung des MS BANSIN übergab den Geretteten sowie einen aufgefundenen Rettungsring an ein an der Suche beteiligtes türkisches Schiff. Nach Aussage des geretteten Seemanns sind von den neun Besatzungsmitgliedern des verunglückten Schiffes acht Besatzungsmitglieder ertrunken.
VV Juni 1981

Motortanker HEINERSDORF leistete nach Kursänderung im westlichen Mittelmeer dem durch Maschinenschaden hilflos treibenden bundesdeutschen Schiff LUISE LEONHARD, das mit rascher Geschwindigkeit auf die felsige Küste Nordafrikas zutrieb, seemannische Hilfe. Nach einer Notreparatur konnte das Schiff seine Fahrt nach Barcelona fortsetzen.
13. Dezember 1981

Das Frachtschiff THEODOR FONTANE beteiligte sich an der Suche nach Überlebenden des bei schwerem Seegang in der Biskaya gesunkenen italienischen Frachters MARINA DI AQUA. Erfolglos, alle 30 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.
31. Dezember 1981

Motorschiff BERNHARD BÄSTLEIN barg auf der Höhe von Djakarta neun Schiffbrüchige eines indonesischen Schoners. Die Geretteten gingen im indonesischen Hafen Surabaya an Land.

23. März 1982

Das DDR-Motorschiff HALLE nahm gestern vier Besatzungsmitglieder des südlich von Sizilien in Seenot geratenen italienischen Küstenmotorschiffes SILENCIO an Bord.

ADN 3. Dezember 1982

23 Besatzungsmitglieder des zypriotischen Schiffes APOLON DELIUS, das vor der Küste Algeriens auseinandergebrochen und gesunken war, wurden von Motorschiff SUHL gerettet und zum spanischen Hafen Alicante gebracht.

10. Dezember 1982

Drei vietnamesische Kinder, deren Boot während des Wirbelsturms KY gekentert war, wurden in der Bucht von Nha Trang von MS RUDOLPH BREITSCHIED gerettet.

16. Oktober 1983

MS EILENBURG barg nordwestlich von Danzig fünf Schiffbrüchige des gesunkenen dänischen Fischkutters FRIEDBURG.

22. Oktober 1983

MS STOLLBERG rettete vor der westafrikanischen Küste einen Fischkutter aus Seenot und schleppte ihn in den Hafen von Banjul/Gambia ein.

3. November 1983

Der bundesdeutschen SLOMAN ROYAL war im Mittelmeer bei grober See die Ladung übergegangen, die die Bordwand zu durchschlagen drohte. MS NIENBURG leistete Seenothilfe.

9. November 1983

Auf der Fahrt nach Baalsta in Schweden rettete MS FALKE zwei auf einer Rettungsinsel treibende dänische Fischer des Fischkutters POSEIDON aus Seenot. Beide wurden zum dänischen Hafen Allinge auf der Insel Bornholm gebracht.

9. Oktober 1984

Vor der Küste Floridas nahm MS JENA vier Personen eines havarierten Sportbootes an Bord und dieses in Schlepp. Gerettete und Boot wurden einem Schiff der US-Coast Guard übergeben.

11. Februar 1985

Südlich der Kanarischen Inseln wurde die Besatzung eines gesunkenen marokkanischen Fischkutters durch MS SONNEBERG gerettet. Sie wurde in Las Palmas an Land gegeben.

16. Juli 1985

Motorschiff FRANKFURT/ODER rettete vor der Südwestküste Indiens vier indische Fischer. Ihr Boot trieb mit Maschinenschaden in schwerer See.

2. August 1985

Bewährt haben sich die Besatzungsmitglieder von MS FÜRSTENWALDE bei einer Rettungsaktion im östlichen Mittelmeer. Das unter zypriotischer Flagge laufende Motorschiff REEFER TRADER geriet bei schwierigen Seeverhältnissen in Brand und musste von der Besatzung fluchtartig verlassen werden. Die ins Rettungsboot umgestiegene Besatzung, bestehend aus drei Bürgern der BRD, vier jugoslawischen und vier portugiesischen Seeleuten trieb über zwei Stunden manövrierunfähig, ohne Schwimmwesten und unzureichend bekleidet in der schweren See. MS CLIVIA, die nach drei missglückten Versuchen die Rettungsaktion abbrechen musste, bat die Besatzung des MS FÜRSTENWALDE, die Bergung zu übernehmen. Nach erfolgter Annäherung gelang es sofort, mit einem Leinenwurfgerät eine Schleppverbindung mit dem Rettungsboot herzustellen und die Insassen zu bergen. Die Seeleute der REEFER TRADER wurden, nachdem sie von der Besatzung des MS FÜRSTENWALDE mit Heißgetränken, Decken und Kleidungsstücken der Bordangehörigen versorgt wurden, im italienischen Hafen Augusta wohlbehalten den zuständigen Behörden übergeben.

VV Februar 1987

Die Besatzung des MS KAHLEBERG beteiligte sich Ende Januar an der Rettungsaktion für über 1000 Menschen, die sich auf vom Wind abgetriebenen Eisschollen im Westteil der Rigaer Bucht befanden. Trotz wiederholter Mahnungen und Warnungen hatten sich die Angler auf das Eis gewagt und befanden sich nun in Lebensgefahr. Die Leitung der Aktion hatte der sowjetische Eisbrecher KAPITÄN MELECHOW, außerdem waren mehrere Hubschrauber eingesetzt. An Bord der KAHLEBERG wurden Vorbereitungen getroffen, um eine größere Menschenmenge aufnehmen zu können und eine Erstversorgung abzusichern. Die Gangways, Rettungsboote, Lotsen- und Bootsleitern sowie Sicherheitsleinen und Rettungsgurte wurden klargelegt, Besatzungsmitglieder bestimmt, die im Notfall mit dem Rettungsanzug auf das Eis gehen würden. Zum Glück wurde ein solcher Einsatz nicht nötig, da der Eisbrecher eine große Eisscholle, auf der sich etwa 700 Menschen befanden, zur Küste presste und mit den Hubschraubern 346 Menschen gerettet werden konnten.

VV Februar 1987

Östlich von Gibraltar barg MS KÖLPINSEE zwei Personen von einer brennenden spanischen Segeljacht. Die Schiffbrüchigen wurden tags darauf im Hafen von Ceuta an Land gebracht.

18. April 1987

Das Frachtmotorschiff PINGUIN rettete auf der Fahrt von Slite auf Gotland nach Riga östlich der Insel zwei finnische Fischer des Fischkutters OSKAR SKY aus dem finnischen Hafen Rymattylä aus Seenot. Ihr Kutter war durch eine Explosion in Brand geraten und gesunken. Sie wurden im Hafen Lite an Land gebracht.

19. März 1988

MS NEUBRANDENBURG rettete im Golf von Bengalen in einer dramatischen Aktion während eines verheerenden Zyklons sechs Menschen. Die Schiffbrüchigen wurden auf einem Bambusfloß treibend in der aufgewühlten See gesichtet und zum Flusshafen Mongla in Bangladesch gebracht. (s. „Rettungsaktion im Bengalischen Meer“ in diesem Band)

30. November 1988

Auf der Reise von Singapore nach Calcutta wurde durch MS HALBERSTADT in der Straße von Malacca am 16. Dezember 1988 um 8.24 Uhr ein Notsignal gesichtet. Das Schiff erreichte den havarierten Segler, der etwa 5 sm entfernt trieb, um 8.50 Uhr. Die Besatzung wollte abgeborgen werden. Der Segler war in Jampea/Indonesien registriert und hatte eine

fünfköpfige Besatzung, vier Franzosen und ein Niederländer. Die HALBERSTADT wurde an den havarierten Segler heranmanövriert, eine Leinenverbindung hergestellt und der Segler längsseits festgemacht. Die Besatzung konnte mit ihren gesamten persönlichen Effekten übernommen werden. Die KURNIA-ILAH-PULAU besaß keinen Motor, der Ruderschaft und der Großsegelbaum waren gebrochen. Die Abenteurer wollten mit dem Küstensegler, den sie in Indonesien gekauft hatten, über Singapore, Ko Pukhet, Galle nach Djibouti segeln. Nach Festmachen in Calcutta am 20. Dezember und der Erledigung notwendiger Formalitäten gingen sie abends in Begleitung ihrer konsularischen Vertreter von Bord. (gekürzt)
VV Februar 1989

Auf der Überfahrt von Shanghai nach Ho-Chi-Minh-Stadt sichtete MS DRESDEN etwa 40 sm vor der vietnamesischen Küste ein manövrierunfähiges Fischerboot, dessen Insassen Notsignale gaben. Wir manövrierten uns an das havarierte Fischerboot heran, und als sich herausstellte, dass sie Motorschaden hatten, boten wir ihnen an, sie abzuschleppen. Sie lehnten ab, baten uns aber einen Mann an Bord zu nehmen, der uns trotz großer Verständigungsschwierigkeiten erklärte, er wolle mit nach Ho-Chi-Minh-Stadt fahren, um von dort Hilfe zu holen. Wir statteten den Fischer mit neuer Kleidung aus, verpflegten ihn und gaben ihm die Lotsenkammer als Unterkunft. Mittels Bleistift und Papier konnten wir uns recht gut verständigen. Ihm gefiel es sehr auf unserem Schiff. Besonders bestaunte er die Technik auf der Brücke. Bui The Muoi, so sein Name, begleitete uns noch bis in den Hafen von Ho-Chi-Minh-Stadt. Dort verabschiedeten wir uns herzlich voneinander.
VV Juli 1989

Motorschiff RONNEBURG sichtete auf der Rückreise von Kuba nach Bremen das leckgeschlagene US-Segelboot DRUMMER. Das Boot trieb mit zwei Männern, zwei Frauen und einem Kind östlich der Bahama-Inseln auf offener See. Die Besatzung des DSR-Schiffes leistete Notreparaturhilfe und setzte nach sieben Stunden seine Fahrt fort. Die Havaristen wurden während der Zeit an Bord des Frachters fürsorglich betreut.
25. Januar 1989

MS ERNST THÄLMANN beteiligte sich an einer Seenotrettungsaktion in der Biscaya. Die bundesdeutsche Hochseejacht DOROTHEA hatte bei stürmischer See Notsignale gesendet. Nachdem der Segler mittags unbemannt gesichtet worden war, wurde später das Rettungsboot gefunden und drei Überlebende sowie ein Toter an Bord genommen.
16. April 1989

Während der Überreise vom brasilianischen Hafen Tubarao nach Rostock beteiligte sich MS PREMnitz in der Biscaya an der Suche nach der in Seenot befindlichen französischen Jacht CAMA. Nach Sichtung der Jacht, auf der sich ein Segler befand, wurde die CAMA bis zur Insel Quessant in Schlepp genommen.
17. September 1989

21 Schiffbrüchige, Besatzung und Passagiere der leckgeschlagenen jemenitischen Dhau AL MOWAFAR, wurden im Roten Meer durch MS SCHWARZBURG gerettet. Sie hatten schon zwei Tage auf dem havarierten Lastensegler und einem Floß getrieben, bevor sie geborgen wurden.
17. November 1989

Mit ihrem Rettungsboot übernahm die THEMAR auf der Fahrt von Bordeaux nach Amsterdam in der Biskaya nachts 20 Seeleute des in Brand geratenen panamesischen Frachters PIONEER SEA. Sie wurden am darauffolgenden Morgen in Brest den französischen Behörden übergeben.

5. Januar 1990

Über einige dieser Rettungseinsätze durch DSR-Seeleute wurde in den BORDGESCHICHTEN schon ausführlich berichtet. Sie haben dort gerettet, wo manch anderer vorbeigefahren ist. (siehe schon BG II, Karl-Heinz Ziegert, Bergungsaktion im Südchinesischen Meer. Viele weitere Beispiele in den Folgebänden.)

Angesichts der Aufzählung dieser zahlreichen Seenotfälle, situationsbedingt in den vielfältigsten Spielarten, ist es von eminenter Bedeutung sich mit der Verwendung des Wortes „Seenotrettung“ kritisch auseinanderzusetzen. Analog der juristischen Definition eines Arbeitsunfalles ist auch der Seenotfall und die dabei erfolgte Rettung von Menschenleben in der Regel ein zeitlich begrenztes, nicht vorsätzlich herbeigeführtes, plötzliches von außen auf den Körper einwirkendes Ereignis, das zu einem Gesundheitsschaden oder zum Tod führen kann. Die Akteure in den vorgenannten Fällen, sowohl Retter als auch Gerettete, wurden immer von der Situation überrascht. Bei der Bergung von 100 Insassen von den Wüsten eines seeuntüchtigen Schlauchbootes sind gemessen an diesen Kriterien erhebliche Zweifel anzumelden, ob alles mit rechten Dingen zugeht. Viele Fragen bleiben offen. Was



Das betroffene Seegebiet

sind das für Seelenverkäufer, die immer wieder wegen Missachtung internationaler Compliances festgesetzt werden müssen, aber soviel Knowhow besitzen, binnen 48 Stunden in der lybischen SAR-Zone hunderte Geschleuste einzusammeln, selbst aus Bangladesh herbeigeschleppt? „I look, I see, I wonder me“, sagt der Seemann. Das Wort Seenotrettung wird konterkariert, wenn Bootsinsassen in prekärer Lage von ostwärts gehenden Handelsschiffen Hilfe angeboten bekommen und diese dankend ablehnen, weil sie nicht im nächsten sicheren Hafen Port Said an Land gehen möchten, sondern lieber unter dem feuerspeien- den Ätna. Fragen über Fragen.

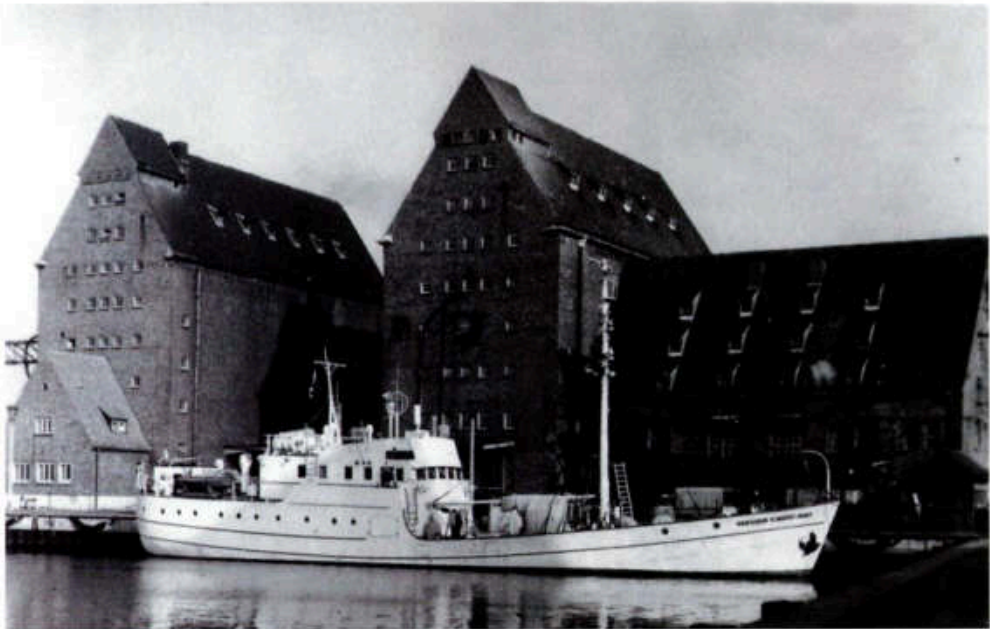


Gedenkstein am „Tradi“ für die auf See gebliebenen DSR-Seeleute

Die Statistik belegt, dass weniger Menschen im Mittelmeer ertranken je weniger „Retter“ sich unterwegs befanden. Diese haben somit hunderte Menschenleben auf dem Gewissen, Opfer eines Weltbildes, das sich nicht an unumstößlichen Tatsachen und guten Argumenten orientiert, sondern darauf abzielt, Verhältnisse zu ändern. Deshalb findet es die Kirche auch unschicklich, dass über dem von ihr bezahlten Schiff die Antifa-Fahne weht. In diesem Falle gilt wohl eher das alte chinesische Sprichwort: „Wer in die Welt hinausziehen will, um sie zu verbessern, der sollte zuerst zehnmal durch sein eigenes Haus gehen.“

Die britische Regierung, die mit dem gleichen Problem im Englischen Kanal zu kämpfen hat, erwog lebenslange Haft für Schleuser. „Während kriminelle Banden weiterhin Leben aufs Spiel setzen, ziehen wir jede Option in Erwägung, um die Ausbeutung von Menschen zu stoppen“, sagte ein Sprecher des Innenministeriums. (Leipziger Volkszeitung/LVZ 2. März 2021) Ex-Außenminister Maas distanzierte sich am 21. Juni 2021 in einem WELT-Interview von dieser Art „Seenotrettung“ mit der Unterstützung durch Schleuser. Der TV-Moderator Peter Hahne spricht in diesem Zusammenhang drastischer vom „Herbeischiffen junger ‚Flüchtlinge‘ ins soziale Netz Deutschlands.“ Das EU-Land Zypern schickt angelandete Boote samt Insassen unter Begleitung zum Ausgangsort, dem Libanon, zurück. (LVZ 30. Juli 21) Die europäische Grenzschutzagentur FRONTEX: „Private Seenotretter helfen Kriminellen, ihre Ziele mit minimalen Kosten zu erreichen und stärken das Geschäftsmodell der Schlepper.“ (Neue Zürcher Zeitung 3. Oktober 2021) Die EU-Außenminister beschlossen am 15. November 2021 alle Personen und Organisationen mit Sanktionen zu belegen, die „illegale Übertritte an den EU-Außengrenzen“ organisieren oder dazu beitragen. Bei einer Online-Befragung auf focus.de im Juli 21 äußerten 90 Prozent kein Verständnis für derlei Fährverkehr mit Umsteigemöglichkeit und lehnten eine deutsche Beteiligung ab. Auch Angela Merkel erklärte in ihrer letzten Sommerpressekonferenz, dass dies nicht die Lösung sein könne, um „Millionen Afghanen“ (BILD) oder andere Völkerschaften an Rhein und Main anzusiedeln. Ohne solchen sittenwidrigen, nur für Schlepper profitablen Handel und deren Vollstrecker bliebe viel menschliches Leid erspart.

Befürworter lassen die Katze aus dem Sack, wenn sie von erhofften Arbeitsmigranten fabulieren, die den Buckel krumm machen sollen wie rumänische Spargelstecher. Bestenfalls



FS PROFESSOR ALBRECHT PENCK am Rostocker Getreidespeicher, seit 2018 NGO-Schiff ALAN KURDI

endet die überwiegende Zahl der Angelandeten in einem Job als Domestike zu Diensten einer urbanen grünen Oberschicht sogenannter Geistesschaffender, den Pharisäern der Gegenwart, Profiteuren einer gigantischen Umverteilung von unten nach oben infolge der Klimapolitik. Diese predigen Wohlstand für alle durch importierte unqualifizierte Billiglöhner, einem Kernstück bundesdeutscher Prosperität seit den 60er-Jahren. Derart Verwahrloste, die ihr dekadentes Wohleben auf die Ausbeutung persischer Putzfrauen gründen, sind ein Sinnbild des real existierenden Ego-Kapitalismus in den Farben der BRD. Wer 15/20 Jahre geduldig auf seine „Pappe“ wartete, damit zu den Textillosen am Strand von Prerow fuhr und in den Straßen von Bombay die unter einer echten Pappe Kampierenden sehen musste, der kann deren Gejammer über wenige Abstriche am Überfluss nicht mehr mit anhören. „Die Grenzen des Wachstums“ sind längst erreicht. (Club of Rome, 1972) Was für eine ehrenwerte Gesellschaft!

Eine erhoffte Zuwanderung von Fachkräften unter diesen Prämissen? Soll jeder seine eigene Interpretation dieser „Sklaventransporte“ modernen Typs finden. Mögen die Operationen im weiteren seerechtlichen Sinne auch Seenotrettung genannt werden, das Verschiffen dieser Wanderer zwischen den Welten in eine Region nach ihren eigenen Wünschen wird nicht mehr von diesem Recht tangiert. Solche Schiffe navigieren somit hart an der Grenze zum Fliegenden Holländer. Nachvollziehbar für jeden Handelsschiff-Kapitän, der versuchte, seine Überschmuggler wieder loszuwerden. Wie auch immer, die Bezeichnung „Seenotrettung“ sollte ausschließlich den obigen Fällen vorbehalten bleiben. Wir haben unsere Lektion auf hoher See gelernt, damals, als fast täglich ein SOS, dem Ruf nach Hilfe, durch den Äther schwirrte. Mit kritisch-realistischem Selbstbewusstsein wissen wir um die moralische und praktische Bedeutung dieses Wortes.

Rettungsaktion im Bengalischen Meer

Wie in der Presse am 1. Dezember 1988 gemeldet, rettete die Besatzung des Motorschiffes NEUBRANDENBURG am 30. November 1988 sechs Personen von einem auf See treibenden Bambusfloß.

Unser Schiff lag in der Zeit vom 23. bis 28. November im bengalischen Hafen Chittagong. Hier gab man schon ab 26. November durch die Massenmedien täglich eine Zyklonwarnung heraus und forderte alle Fischereifahrzeuge auf, ihre Häfen oder Buchten zur Schutzsuche anzulaufen bzw. nicht mehr auszulaufen. In Vorbereitung unseres Auslaftermins am 28. November wurden alle Wettermeldungen von Chittagong Radio und die zusätzlich empfangenen Wetterkarten sorgfältig ausgewertet, um für uns den günstigsten und sichersten Kurs nach Mongla (Chalna) im Gangesdelta von Bangladesh zu wählen.

Nach dem Auslaufen von Chittagong gegen Mittag empfing uns am Nachmittag das Bengalische Meer mit einer Windstärke 7. Da der Wind weiter zunahm und die Schiffsbewegungen in der See stärker wurden, reduzierten wir ab 19 Uhr die Maschinendrehzahl. Nach Mitternacht erreichte der Wind die Stärke 9, See 8. Von Chittagong Radio lag eine Wettermeldung an, die vor einem starken Wirbelsturm mit 985 mbar in 18,0° N und 86,6° E, sich verstärkend mit 14 Knoten in Richtung NNE bewegend, maximale Windgeschwindigkeit 145 km/h, warnte. Aufgrund dieser gefährlichen Wettersituation und um Besatzung, Schiff und Ladung nicht zu gefährden, entschloss sich der Kapitän in der Nacht vom 28. zum 29. November die Maschinendrehzahl weiter zu reduzieren und auf Abwetterkurs von 170° entlang der burmesischen Küste zu gehen.

Zu dieser Zeit waren wir etwa 120 km von der Küste und 200 km vom Zentrum des Wirbelsturmes entfernt. In den späten Abendstunden des 29. November 1988, um 22.50 Uhr erreichte uns die Meldung, dass der Zyklon weiter NNE gezogen ist und die Hafenstadt Chalna überquert hat. Damit war klar, dass der Wirbelsturm uns passiert hatte, und wir änderten nach Mitternacht den Kurs auf 250°. Als sich am Morgen des 30. November die See etwas beruhigt hatte, konnten wir mit 348° direkt Kurs auf Chalna nehmen und die Hauptmaschine auf die Marschdrehzahl von 120 U/min hochfahren.

Um 10.44 Uhr wurde plötzlich durch den Ausguck auf der Steuerbordseite voraus ein treibendes Fahrzeug gemeldet. Beim ersten Hinsehen hielten wir dieses Fahrzeug für einen sinkenden Fischkutter, dessen Aufbauten sich noch über Wasser befanden. Erst als wir näher an das havarierte Fahrzeug herankamen, konnten wir erkennen, dass es sich um ein



MS NEUBRANDENBURG

Bambusfloß handelte, welches mit sechs Personen besetzt war. Diese sechs Mann machten sich durch heftiges Winken mit Tüchern und Lappen bemerkbar. Offensichtlich war das Ruder gebrochen und kein Antrieb vorhanden, so dass das Floß manövrierunfähig in der See trieb.

Als die Schiffbrüchigen merkten, dass wir die Rettungsaktion einleiteten, bedankte sich eine Person mittels wilder Gesten eines Gebetes, was auf ihren buddhistischen Glauben schließen ließ. Wir versuchten, das Bambusfloß an der Steuerbordseite längsseits zu bekommen und eine Leinenverbindung herzustellen. Um 11.55 Uhr war es uns dann gelungen, das Floß mittels einer Vor- und einer Achterleine an der Steuerbordseite, Höhe Luk 4 – Achterkante festzumachen.

Rein augenscheinlich war zu erkennen, dass es sich um keine Bürger aus Bangladesh handelte. Eine Verständigung mit den Schiffbrüchigen war nicht möglich, da keiner Englisch sprach. Dem Aussehen nach

vermuteten wir in ihnen Thailänder oder Burmesen. Beim Zeigen der burmesischen Flagge gaben sie durch kräftiges Nicken und Gestikulieren vom Floß aus zu verstehen, diesem Staat anzugehören, was uns dann später von den Behörden in Chalna auch bestätigt wurde.

Danach nahmen wir die sechs burmesischen Fischer auf der Position 18° 59,2' N und 90° 00,2' E entsprechend der internationalen Konvention zum Schutz des menschlichen Lebens auf See an Bord. Unter Beachtung der Sicherheit des Schiffes wurden die sechs Personen ordnungsgemäß versorgt und untergebracht. Als erstes wurde die nasse Kleidung gewechselt, dann Essen und warmer Tee gereicht. Eine weitere Befragung blieb ergebnislos, da keine Verständigung möglich war. Lediglich acht Namen schrieben sie in einer uns nicht lesbaren Schrift auf ein Stück Papier und machten hinter zwei Namen ein Kreuz, was soviel bedeuten sollte, dass sie diese beiden Kameraden im Sturm vom Floß verloren hatten. Um 13.05 Uhr setzten wir die Fahrt nach Chalna fort und informierten die zuständigen Organe von der erfolgreichen Rettungsaktion. Am 1. Dezember 1988 erreichten wir in den frühen Morgenstunden die Außenreeede von Chalna und gingen gegen 16.30 Uhr im Fluss vor Anker.

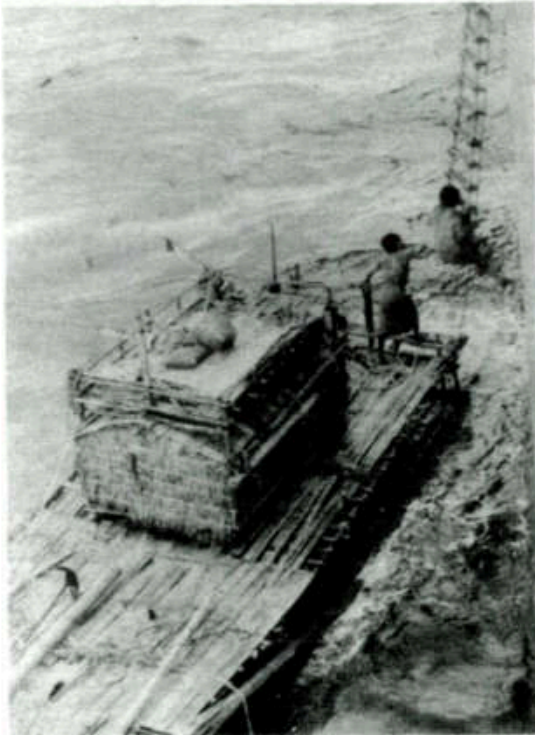
Die Übergabe der sechs Geretteten an die bengalischen Behörden verlief problemlos und um 18.45 Uhr verließen sie unser Schiff.

Von den Behörden in Chalna erfuhren wir erstmals etwas von den Auswirkungen dieses verheerenden Wirbelsturmes. So war am 29. November 1988 das westdeutsche Schiff PUMORI



Die Geretteten werden mit trockener, warmer Kleidung versorgt.

Fotos aus „Voll Voraus“ (12/1988)



Die letzten beiden Schiffbrüchigen verlassen über die Lotsenleiter das Floß und begeben sich an Bord unseres Schiffes.

in diesem Sturm gesunken. Lediglich acht Überlebende konnten von der 19 Mann starken Besatzung durch indische Schiffe geborgen werden. Über 1000 Fischerboote mit ihren Besatzungen würden vermisst. Der Sturm tobte mit Windgeschwindigkeiten von 160 km/h über das Gebiet von Chalna hinweg und eine fünf Meter hohe Flutwelle habe Riesenschäden angerichtet.

Man hatte noch versucht, uns telegrafisch vor dem Sturm zu warnen und uns mitzuteilen, dass der Hafen geschlossen sei. Diese Information erreichte uns jedoch nicht, da zum damaligen Zeitpunkt die Küstenfunkstellen nicht mehr arbeiteten. Die bengalischen Behörden beglückwünschten den Kapitän zu seiner Entscheidung, unter solchen Bedingungen abzuwettern und sprachen der gesamten Besatzung für die erfolgreiche Rettung von sechs Menschenleben Dank und Anerkennung aus. Weiterhin bedankten sie sich für den guten

Transport der uns anvertrauten Güter, deren Wert mehrere Millionen Mark betrug. Trotz der widrigen Witterungsverhältnisse wurden durch gute Ladungsfürsorge an den wertvollen Produkten keinerlei Schäden zugelassen.

Am 2. Dezember teilte man uns mit, dass es sich bei den Geretteten um sechs burmesische Fischer handelt, deren Fischtrawler in der Nacht des 29. November bei schwerem Sturm mit 19 Mann gesunken ist. Von diesen 19 konnten sich ursprünglich acht Besatzungsmitglieder auf dem Bambusfloß retten, von denen dann jedoch bei starkem Sturm noch zwei in der Nacht in die See gespült wurden. Die von uns geretteten sechs Fischer waren wahrscheinlich die einzigen Überlebenden dieses Unterganges.

Während unserer 14-tägigen Liegezeit in Chalna konnten wir anhand der einheimischen Pressemeldungen und auch im Fernsehen das ganze Ausmaß der Naturkatastrophe verfolgen. So wurden am 5. Dezember 1988 noch 1400 Fischerboote, einschließlich 400 Fischtrawler, und 5000 Fischer vermisst. Im Fluss selbst sind 40 Barge untergegangen, drei Passagierboote kenterten und 40 Barge schleuderte die Flutwelle an Land. An zwei im Fluss liegenden größeren Schiffen brachen die Ankerketten, zwei an der Pier festgemachte Schiffe wurden losgerissen und kollidierten miteinander. Am 7. Dezember wurde gemeldet, dass es im Einzugsgebiet des Zyklons Tausende Tote und ebenso viele Verletzte gegeben hat. Allein in Chalna seien 1316 Menschenleben zu beklagen.

Mit hoher Einsatzbereitschaft und Disziplin hat die Besatzung ihre seemännische Pflicht zur Rettung von Menschenleben auf See vorbildlich erfüllt.

(VV 27. Januar 1989)

Wasch dich, ich komme!



So lautete der Telegrammtext, den einst ein Seemann zwischen Skagen und Ansteuerungstonne Warnemünde 1 dem Funkoffizier (FO) in die Taste diktiert hat. Dieser an Aussagekraft und Treffsicherheit unüberbietbare Tagesbefehl aus dem Innersten einer Seemannsseele wurde immer und immer wieder nach einer langen Reise kurz vor Einlaufen Rostock pikant-genüsslich kolportiert. Der FO als Übermittler der Nachricht konnte durch

sein Zutun indirekt Ehen stiften, ihren Bestand sichern helfen oder zu ihrem Zerbrechen beitragen. Er war der Postillon d'Amour und der Überbringer mancher Schreckensbotschaft. Während der Koch zum leiblichen Wohle der Seelords beitrug, leistete er seinen Anteil, um ihr seelisches Gleichgewicht bei monatelanger Abwesenheit von der Familie aufrecht zu erhalten. Rückblickend auf lange Jahre in dieser Position bleibt das Fazit, dass diesen Beistand jedoch nicht alle an Bord immer dringend nötig gehabt haben. Je jünger, umso weniger. So hatte es den Anschein. Die Seefahrer waren eben coole, unbekümmerte Typen. Was an dienstlichen und privaten Mitteilungen im Funkraum bearbeitet wurde, außer Schiffsprelle, Navigationswarnungen, Wetterberichten, darüber ließ der Funker, Puster, Sparks oder wie auch immer er im Bordjargon genannt wurde, nichts verlauten. Doch mittlerweile ist seine Schweigepflicht sicherlich verjährt und die Zeit reif, bisher Geheimnisvolles zu lüften und ungeniert aus dem Telegrammablageordner zu plaudern.

Neben der Wahrnehmung des Nachrichtenverkehrs für die kommerziellen Belange des Schiffes spielte in seinem Berufsalltag der Informationsaustausch zwischen den Besatzungsmitgliedern und den Familienangehörigen eine nicht unbedeutende Rolle. „Dein Telegramm ist weg“ oder „Telegramm für dich“, dieser Spruch verhieß jedes Mal ein Erfolgserlebnis, in dem Bewusstsein etwas Gutes für seinen Bordkameraden getan zu haben, vor allem wenn die Ausbreitungsbedingungen der Radiowellen miserabel waren, ob in Fernost oder Südamerika. Doch manche gute Tat löst hin und wieder irgendwo ungewollt eine Katastrophe aus. Das gleicht der alten Geschichte von dem Sack Reis, der in China umfällt, woraufhin in Deutschland die Benzinpreise steigen. Der FO als Mittler zwischen Meer und Land konnte sein Liedchen davon singen. So mancher Seemann freute sich am Ende einer monatelangen Reise auf sein Liebstes daheim und schickte kurz vor Warnemünde ein letztes Telegramm, um die Ankunft so genau wie möglich mitzuteilen. In Rostock wohnende Fahrensleute mussten sich kaum Gedanken darum machen, ihre Ankunft kundzutun. Das sprach sich rum unter den Seemannsfrauen und die Reederei machte die Schiffspositionen zum Beispiel am Haus Sonne durch Aushang bekannt. Der Dispatcher gab gelegentlich an Interessierte ganz exakte Informationen über die Position des Schiffes, sofern seine Telefonnummer bekannt war. Und dann existierte auch noch die Schiffsankunft. Der Funkoffizier war über solche eiligen Botschaften kurz vor dem „Loch“ meistens not amused. Er hatte eigentlich anderes vor dem Einlaufen zu tun. So mancher Seemann war baff erstaunt, wenn

16	86 4801	12
Telegramm aus <u>Rügen Radio v. 7.12.</u> 14 Uhr SLT		
Sonabendmorgen Nauchikus passiert Ziehlafen noch unbestimmt empfielt bei Seefunkverkehr informieren. Ende lieber Schluss für each beide		
Jües Patcha		

ihm erklärt wurde, dass der radio officer als der große Kommunikator nicht nur für die Wochenendgrüße der Besatzung an Bord zuständig wäre. Auch für diverse Abrechnungen, Klarierung etc. galt das. Die Abwicklung des Seefunkdienstes für private Kunden hatte an letzter

Stelle der dienstlichen Obliegenheiten zu stehen. So wollte es die internationale Vollzugsordnung (VO) Funk.

Zurück zu unserem erwartungsfrohen Fahrensmann. Mitunter kam für ihn eine Nachricht zurück, dass seine Eile oder sein Kommen nicht so schnell oder manchmal überhaupt nicht mehr nötig seien. Es wäre für sein Seelenheil wohl besser gewesen, wenn der FO keine Zeit mehr für sein Telegramm gefunden hätte. Aber der konnte das Dilemma nicht ahnen. Der Seemann war durch die Rückantwort zumindest vorgewarnt und stolperte nicht blindlings in ein familiäres Desaster hinein, wie im Falle als MS HALLE/DAYF 1965 von einer fünfmonatigen Indienreise zurückkehrte. Hein Ing. machte brav bis zum Feierabend seine Arbeit und fuhr danach geduscht, geschneigelt, gebügelt und bepackt nach Hause. Die Wiedersehensfreude muss wohl nur einseitig gewesen sein. Um 24 Uhr kehrte er arg angetrunken an Bord zurück und blieb dort bis zum Wiederauslaufen. Es gebot der Takt, nicht nach dem Grund zu fragen.

Durch diese Mittlertätigkeit bekam der FO somit oft einen kleinen Einblick ins Privatleben seiner ihn begleitenden „Handelsreisenden“. Manch frisch Vermählter schickte mit dem Text zum Wochenende oder dem Auftrag für einen FLEUROP-Blumenstrauß auch einen Gruß vom „Kleinen“ mit auf die Reise. Das Seemannsdasein war hinsichtlich der Befriedigung körperlicher und seelischer Bedürfnisse halt nicht so einfach. Aber das wussten nur Insider. In der Vorstellungskraft der Landeier ließ sich den Seeleuten eher die heilige Dreifaltigkeit Wein, Weib und Gesang zuordnen. So manche Seemannsfrau besaß auch Verständnis für die „Nöte“ ihres Seemanns. Eine von ihnen äußerte sich einmal in einer sonntäglichen Sendung „Grüße aus dem Heimathafen“ des NDR gegenüber dem Moderator auf die Frage des Fremdgehens, dass sie das im Ausland nicht als solches ansehe. Außerdem käme er ja auch entspannter zurück – und wolle nicht gleich losrammeln. Des Teufels süße Verlockungen lauerten je nach Jugendlichkeit und Reisedauer überall. Eine mitreisende Ehefrau auf der NIENBURG meinte angesichts der exotischen Bordsteinschwalben Bangkoks: „Kein Wunder, dass die Jungs ausflippen“.

Telegramm aus <u>Rügen Radio 14⁰⁰ 26.12.77</u>
Unübertraffen feucht frohliches Wehwaachfest verlobt. Sind am ausmüchtern. Wonsagmorgen Maunthaus eintreffen. Restloch 2.2. Wachte Reise Südamerika auslaufen 11.2
Seefahrers
Für dienstliche Rückfragen
Hinweis: Ein mit dem Zusatz TF oder TLX gekennzeichnetes Aufgabebort muß nicht Wohn- oder Aufenthaltsort des Absenders sein.
SEF-Verordnung Auf Nr. 10 1975/1976 1212

Und das Druckgefühl wurde mitgeteilt, oft durch die Blume, aber doch eindeutig. Wie deutlich die brennende Sehnsucht ausformuliert und telegraphiert wurde, hing auch vom FO ab. Da war schon angeraten, Hilfestellung zu geben, um die schwere Last auf den Schultern des Seefahrers etwas dezenter zu beschreiben und in geordnete Bahnen zu lenken. Gegen die guten Sitten durfte der Text nicht verstoßen, auch wenn die Lords untereinander an Bord einen rauen Umgangston pflegten. Eine nicht belegte Quelle besagt, dass die Überschrift zu dieser rückbesinnlichen Betrachtung Text- oder Gesprächsteil der Ankunftsmeldung eines Hochseefischers gewesen sein soll. In dessen Firma fuhren keine Waisenknaben zur See. Dieses Bonmot fand Eingang in die Flotte. Ansonsten durfte der Seemann auf die Verschwiegenheit des FO bauen, der zur Wahrung des Fernmeldegeheimnisses ausdrücklich verpflichtet war. Gelegentlich machte sich der FO auch zum Komplizen der Unmoral, wenn jemand seiner Zweit-Gespielin an Land liebe Gedanken zukommen lassen wollte, obwohl die angetraute Erst-Gespielin mit an Bord weilte. Das Telegramm wurde in bar bezahlt. Der FO rechnete es als seine Nachricht ab.

Oft genug betraf der Inhalt einer telegraphierten Nachricht auch Geburt und Sterben. Bei Geburten hatte der FO ein leichtes Agieren. Wurde diese Nachricht dem Empfänger zum Feierabend überbracht und das ließ sich ja einrichten, gab's schon mal einen Willkommens-trunk für den neuen Erdenbürger. Auf dass er oder sie immer gut pieseln konnte. Lange genug hatte mancher nun glückliche Vater auf diese erlösende Botschaft gewartet und den Funkraum bis dahin permanent und penetrant belagert.

Aber wehe, wenn auf dem Hauptdeck ein Seemann, in nicht wenigen Fällen noch frei und ledig, zum Vater einer Tochter geschlagen wurde. Der hatte nichts zu lachen. Dem wurde die rechte Zeugungsfähigkeit abgesprochen. Der Enttäuschte konnte beim Auseinander-fallen des Telegramms nur noch resigniert stammeln: „Ä Brehdsecher!“. Oder er begann beim Erhalt der freudigen Nachricht in Erwartung der Alimente unflätig zu fluchen wie ein Landsknecht. Ja, was konnte der Funkoffizier dafür?! Doch es war schon im alten Griechenland Brauch, dass der Überbringer der schlechten Nachricht geköpft wurde.

Durch	sei	Seefunkstelle M/S „Ronneburg“/DDXO			
aufgeh. versch.		Nr.	Wortzahl	Tag	MOZ
Krsdorf		1812	15	11	0900 -
ori drix ddxo dhs -					
oma gestern beerdigt opa ihle am sonntag verstorben -					
gruss eltern +					

Bei einem Todesfall waren der Verwandtschaftsgrad des Verstorbenen zum Empfänger und die Erbmasse, auf die spekuliert wurde, für das schwierige Unterfangen der Nachrichten-überbringung von immenser Bedeutung. Trug sich das traurige Ereignis außerhalb des engen Familienkreises zu, nahm Hein Seemann die Nachricht in der Regel äußerlich gelassen hin. Er war artig erzogen und bekundete durch einen FLEUROP-Auftrag seine Anteilnahme. War der Todesfall innerhalb der Familie eingetreten, bekam der FO ein Problem. Wusste er, dass der Empfänger als „robust“ einzuordnen war, konnte ihm das Telegramm mit persönlichen Beileidsworten übergeben werden. Viele wollten keine öffentliche Anteilnahme und machten die mentale Bewältigung mit sich allein in ihrer Kammer ab. Lag er mit seiner

Einschätzung daneben, konnte das für den FO arg ins Auge gehen. Nach einer derartigen Erfahrung wurden alle Telegramme solchen Inhalts dem Kapitän zur Weiterleitung übergeben. Nun besaß der den Ball. Bei ihm war die Wahrscheinlichkeit weitaus geringer, quasi für den tragischen Verlust und die damit verbundenen Seelenqualen des Empfängers verantwortlich gemacht zu werden.

Lag das Schiff in einem ausländischen Hafen, die Empfangsbedin-

gungen waren mies, keine Rückfrage an Rügen Radio möglich, der Name des Empfängers nicht eindeutig zu entziffern und die Hiobsbotschaft sollte nicht auf die lange Bank geschoben werden, was dann? In diesem Falle zahlte es sich aus, mehr über die Familienverhältnisse der Besatzungsmitglieder zu wissen und sich auf diesem Wege heranzutasten, um die Nachricht so schnell wie möglich an den richtigen Mann zu bringen.



FT-Raum MS THURINGEN (1989)

Die niedrigen Seefunkgebühren der Deutschen Post – sie stammten aus dem Jahre 1938 – trugen manchmal dazu bei, die Nachrichtenwege über Rügen Radio zu verstopfen. Bei Norddeich Radio mussten die FO's von HAPAG, HANSA und Co. weniger klagen, dort waren die Preise gepfeffert. Die Seeleute und ihre Angehörigen hielten sich entsprechend zurück. Nun gut, die Einkommen in Ost und West lagen auch weit auseinander.

Mitte der 1960er-Jahre war der Flottenbestand von DSR und Fischkombinat Rostock (Fiko) noch bescheiden und solche belanglos-überflüssigen Telegrammtexte wie „Herzliche Kampfesgrüße zum Wochenende“ konnten als das hingenommen werden was sie waren – ein Jux. 1989 hat es schon gefuchst, wenn bei Rügen Radio in der Warteschleife für ein Gespräch Platz vier gehalten wurde und der liebe Seemann vom Fiko sage und schreibe 30 Minuten mit seiner Frau über ihren Hund und seine Eskapaden schwadronierte. Nach 40 Minuten war das Gespräch beendet, der nächste dran. Die einstündige Öffnungszeit des Telefoniekanals ging zu Ende, als sich der liebe Operator von Rügen Radio endlich bemüßigt sah, mit „Bitte fassen Sie sich kurz, der Sprechweg wird abgeschaltet!“ einzugreifen. Eine Stunde der Freiwache umsonst für das angemeldete Telefonat von Hein Seemann geopfert, doch dessen Dankeschön hieß schlicht und einfach: „Scheiße!“

Fuhr der Funkoffizier auf einem telegrammintensiven Schiff – in der Regel handelte es sich um Passagier- und Lehrschiffe – wurde er durch den privaten Nachrichtenverkehr besonders belastet. Dieser wurde zur Hauptbeschäftigung während der Wache. So kam es schon mal auf MS VÖLKERFREUNDSCHAFT vor, dass Rügen Radio bei Wachantritt um 24 Uhr neunzig vorliegende Telegramme ankündigte. Da hieß es, Papier zurechtzulegen und vier Stunden lang lebenden Fern-Schreiber spielen. Der ablösende FO kam zu dem besonderen Vergnügen, diesen Stapel in korrekter Form auf Empfangs-Telegrammformulare zu übertragen.

Trotz der für jedermann bezahlbaren Telegrammgebühren entschied sich mancher Seemann bei dem Gedanken, mit der Aufgabe eines etwas ausführlicheren Schiffsbrieftelegrammes den Gegenwert von vier Flaschen Hafenbräu hinblättern zu müssen, dann doch lieber für das Hafenbräu. Jedenfalls standen die Ausgaben für Telegramme in keinem Verhältnis zu seiner Getränkerechnung. Diese Unbekümmertheit gibt erst heute dem zu denken, der



FT-Raum MS HALLE (2), (1979)

eigene Kinder besitzt und dringend auf ein Lebenszeichen von ihnen hofft, wenn sie in die weite Welt gezogen sind. Gewiss hatten in den Zeiten der Windjammer die Mütter über Monate hinweg keine Nachricht von ihren Söhnen zu erwarten, aber diese Abstinenz wäre in den Zeiten der Funktelegraphie nicht mehr nötig gewesen. So war eben in den familiären Beziehungen alles zu spät, wenn das einzige Telegramm erst auf Heimreise kurz vor Fehmarn aufgegeben wurde.

Dieser Zurückhaltung, den FO mit Arbeit nicht zu überhäufen, musste eines Tages zur Imagepflege des Berufsstandes entgegengetreten werden. Man wollte doch Gutes tun! Werbung tat not. Eine Wandzeitung wurde angefertigt. An der konnte sich jeder noch vor der Funkraumtür kundig machen, wie er sein Geld am besten für die Familienbande, in zweifacher Wortbedeutung, anlegen konnte. Wie zu erwarten fiel auf diesen Schachzug kaum jemand herein. Die Lords pfliffen auf die Prinzipien der Marktwirtschaft, dass das, was beworben wird, der Mensch unbedingt haben oder machen muss. Eine weitere Möglichkeit, der Besatzung die Teilnahme an der Kommunikation über Ätherwellen schmackhaft zu machen, bestand darin, sie aktiv in den Prozess einzubeziehen und ihnen den Eindruck zu vermitteln, nicht als Bittsteller sondern als Auftraggeber aufzutreten. Das konnte mit der allgemein gängigen Zettelwirtschaft nicht realisiert werden. Oft wurde dem FO ein Wisch in die Hand gedrückt, verbunden mit dem Wunsche, ein Telegramm daraus zu machen. Diese Sitte wurde im Vorübergehen auch an Deck und in der Messe fortgesetzt. Das war zwar bequem und kumpelhaft, nur durfte der FO den Zettel nicht in seiner Hosentasche vergessen! Nach dem Auslaufen von MS BERLN/DAVL im Oktober 1979 wurde beim ersten Reinschiffmachen ein solcher Zettel hinter einem Funkempfänger gefunden. Er war offensichtlich durch Vibrationen nach hinten gerutscht. Damit geriet er außer Sicht und aus dem Sinn. Bei Kontrolle der auf der Vorreise abgeschickten Telegramme wurde keines entdeckt, das Empfänger und Text wiedergab. Hein Seemann wird sich gewundert haben, keine Antwort auf sein Telegramm zu erhalten. Auf MS NIENBURG/DDXQ wurde dem FO einmal an Deck zugerufen: „Funker, mach mal ein Fleurop-Telegramm an meine Olle zum Wochenende fertig. Kontonummer und Anschrift kennste ja. Text kannst alleine machen!“ Die Ehefrau wird sich gewundert haben, wieso ihr Gemahl plötzlich Süßholz raspelt und der FO konnte sich spitzbübisch die Hände reiben. Die Zettelannahme bei Privattelegrammen musste also abgeschafft werden, um den Regeln von handschriftlicher Urschrift und amtlichem Dokument gerecht zu werden. Für die Aufgabe privater Telegramme wurden ein Briefkasten, ein Schreibpult und Mustervorlagen angefertigt und vor dem Funkraum angebracht. Nach anfänglicher Beratung begriff es die Crew schnell als Vorteil, rund um die Uhr Telegramme aufgeben zu können. Neuaufsteiger wurden durch ihre Kollegen unterwiesen. Alle waren zufrieden. Leider hat so mancher Berufskollege nichts davon gehalten. Die Urlaubsvertretung hatte die Zufriedenheit mit der selbständigen Telegrammausfertigung offensichtlich nicht begriffen und diese wieder eingestellt. Im Ergebnis gab es dann Maulereien, warum man nicht mehr ein Telegramm aufgeben kann, wenn einem danach ist oder es gerade passt.

Der FO besaß in der Regel seine Stammkunden und die Laufkundschaft. Die Familienmenschen ließen auf der Überfahrt zu anderen Kontinenten an markanten Landmarken zu Hause von sich hören. Dabei handelte es sich zum Beispiel um Cap Vincent, Gibraltar, das Tor der Tränen, das Kap der Guten Hoffnung oder Mauritius. Seefahrerfamilien kannten sich aus auf dem Globus. Die Laufkundschaft beließ es bei einem Geburtstagsgruß pro Reise und wurde erst mobil, wenn

Ostern oder Weihnachten nahte. Dann wurden nach Aufforderung durch den FO verbilligte Seefunkfesttagstelegramme an Gott und die Welt verschickt. Um den Preisnachlass in Anspruch zu nehmen, musste auf standardisierte Grußformeln zurückgegriffen werden, bei denen nur die Kennzahl an Rügen Radio übermittelt zu werden brauchte. Das sparte Zeit, nur blieb der Text nichtssagend. Allerdings hätte sich der FO auch geweigert, selbst ausgedachte Weihnachtsgrußtexte anzunehmen. Das konnte er sich einfach nicht leisten, wenn er den Verkehrsanfall um die Feiertage herum beherrschen wollte. Um die Telegrammflut noch mehr zu rationalisieren, wurden, falls sich die Gelegenheit bot, die eingesammelten Grüße aus dem nächsten Hafen per Post an Rügen Radio geschickt, von wo sie drei Wochen später pünktlich zum Fest beim Empfänger eintrafen, der sich über dieses brandneue Lebenszeichen freute. Im Ernstfalle wäre der Absender schon längst bei den Fischen gelandet gewesen. Mancher hätte mit einer bunten Postkarte von fernen Stränden die Lieben daheim sicherlich mehr erfreut.

Auf dem Wege Land – See wurden natürlich in den Poststellen keine Standardtexte ausgelegt und so brach drei Tage vor Heiligabend bei Rügen Radio/DHS regelmäßig das Chaos aus, wenn sich die lieben Verwandten im Binnenland plötzlich an Hein Seemann erinnerten und Tausende Telegramme an die Schiffsbesatzungen aufgegeben wurden. DHS sortierte fleißig und wenn die Kollegen damit fertig waren, lag Weihnachten schon achteraus. Oder zu allem Jammer erlebte die Besatzung das Fest, wie auf MS FRIEDEN/DHWT im Dezember 1968, in Chungjin/Nordkorea. Das sogenannte „Funkfenster“ war mit zunehmendem Längengrad unterschiedlich lang „geöffnet“; je weiter weg desto kürzer die Öffnungszeit. Und so kam es, dass von 35 angekündigten Telegrammen nur 14 empfangen werden konnten. Danach ging das Fenster langsam zu, die Hörbarkeit sank auf Null. Die anderen Telegramme waren auf dem Mond oder sonstwo gelandet, nur nicht an der Empfangsantenne der Funkstation. Dieser Fall wiederholte sich in der Liegezeit. Hein Seemann konnte es nicht nachvollziehen, sein Weihnachtstelegramm erst im neuen Jahr nach Auslaufen zugestellt zu bekommen.



FT-Raum MS RONNEBURG (1968)



FT-Raum MS WERBELINSEE (1979)

Der Monat Dezember entwickelte sich bei DHS immer zum „Kampftag“. Es wurde beobachtet, dass gegen Monatsende die Telegrammnummerierung in der Verkehrsrichtung Land – See bei weit über 25.000 lag, soweit die Erinnerung nicht trügt. Schon erstaunlich, welcher Nachrichtenansturm durch das Nadelöhr DHS gedrückt wurde; auch mit Hilfe der Freizeitinvestitionen des FO! Bis Ende der 60er-Jahre arbeitete ein Absolvent der Seefahrtsschule bei DHS. Er bestätigte, dass durchschnittlich 300 Telegramme an den Kurzwellenarbeitsplätzen pro Schicht bewältigt wurden.

Wie so oft lag der Mensch mit dem Einschätzen der Charaktere seiner Bordkameraden voll daneben. So mancher, der fast zwei Meter im Stiefel stand oder seine 100 Kilo auf die Waage brachte, setzte eine Leichenbittermiene auf, wenn er zu Heiligabend nicht ein Festtagstelegramm von seinen Lieben erhielt. Das war vielleicht eine Bescherung! Diese seelische Erschütterung mag auch am herrschenden Gruppenzwang gelegen haben, wenn die Telegramme in der Offiziersmesse vor versammelter Mannschaft verteilt wurden und er leer ausging. Diese Art der Übergabe entsprach zwar nicht den Regeln der VO Funk, aber es gab ja an Bord sonst nicht viel zu beschenken.

Um die Weihnachtszeit herum versandte der aufmerksame Seemann an seine Lieben daheim mit einer telegrafischen Bestellung an die Schiffsversorgung auch hochwertige Basar-Pakete. Dieses Unternehmen war von besonderem „Erfolg“ gekrönt, wenn auf dem Postwege dank der ruppigen Bahnverladung eine Flasche Tosca-Parfüm zwischen zwanzig Tafeln Schokolade gelaufen war. Er konnte auch für Weib und Kind per Telegramm Klamotten oder andere Utensilien aus dem CENTRUM-Versandhaus Leipzig ordern, bevor der Versandhandel Mitte der 1970er-Jahre wegen unzureichendem Angebot und damit mangelnder Nachfrage eingestellt werden musste. Bis dahin wurde der aktuelle Katalog mit Reedereipost überallhin an Bord geliefert. Wer es mit dem FO nicht verderben und es billiger haben wollte, der freilich schrieb eine Bestellung auf Papier und steckte sie für 20 Pfennige in die Reedereipost des Schiffes oder sonstwo auf dem Erdball in den Land-Briefkasten.

Natürlich erhielt jeder weniger gut informierte Absender bei seiner verzwickten Telegrammaufgabe eine kompetente Beratung durch den FO. So wurde darauf hingewiesen, dass z.B. im Text die „Str. am Meerbusen“ mit drei gebührenpflichtigen Wörtern zu Buche schlug, „Strammeebusen“ hingegen nur mit einem. Gelegentlich wurde LX10 – Blumengirlande oder LX27 – Irisblüte empfohlen und übermittelt, um die Geliebte so richtig glücklich zu machen. Dabei handelte es sich keineswegs um Codewörter für Stellungen aus dem Kamasutra für das nächste Wiedersehen, sondern um zwei der etwas packpapierernen Schmuckblatt-Telegrammformulare der Deutschen Post, deren Muster auch auf der kleinsten Poststelle auslagen. Die wenigsten wussten von einem weiteren Angebot im Seefunkdienst – von der Seefunkpostkarte. Die musste selbst vom FO erst an die eigene Heimatadresse gerichtet werden, um zu erfahren, wie sie aussah. Es handelte sich um ein Faltblatt mit dem Abbild der VÖLKERFREUNDSCHAFT also offensichtlich für seetouristische FDGB-Urlauber bestimmt und auf Frachtern in der Regel völlig unbekannt. „Herzliche Grüße von hoher See“, Unterschrift, basta. Wer wollte schon so ein nichtssagendes, prahlerisches Statement nach Hause schicken!

Bis Mitte der 1970er-Jahre gliederte sich gemäß Anhang 12 der Vollzugsordnung für den Funkdienst auf See der tägliche Dienst des FO auf einem Frachter in vier mal zwei Stunden Wachdienst mit dazwischenliegenden zwei Stunden Freiwache. Durch die Bindung an die Greenwich Zeit verschob sich der Wachdienst in der Bordzeit bei der Fahrt längs der Breitengrade. Waren 90 Längengrade passiert, wurde der Beginn der täglichen Wachzeit zusätzlich um vier Stunden vor- oder zurückversetzt. Außer ihm selbst wusste dadurch oft niemand an Bord, wann der FO eigentlich im Funkraum zu erreichen war. Mancher erklimm



FO Klaus Dietrich, MS GERA

die Niedergänge zum Funkschapp in Nähe der Brücke umsonst mit seinem Wunsche, ein Telegramm aufzugeben. Aber Funki war zuvorkommend und bediente außer der Reihe, wie schon erwähnt. Was blieb ihm auch anderes übrig, als während seiner zwei Stunden Freiwache standby zu sein; der Alte kannte die Dienstzeiten meistens auch nicht. „Nein Kapitän, jetzt habe ich Freiwache. Kommen Sie doch in zwei Stunden wieder.“ Der Funker, der diesen Satz über die Lippen brachte, wäre ein guter Gewerkschafter geworden.

Was der Alte an messages aufgab, besaß grundsätzlich die höchste Dringlichkeit, sobald sie im Funkraum auf dem Tisch lagen. Das meinte zumindest der Kapitän. Er wusste, dass der FO auch in der Freiwache den Sender anwarf, um die eventuellen kleinen „Nachlässigkeiten“ seines Vorgesetzten terminlich auszubügeln. Es lohnte sich während dieser zwei freien Stunden noch nicht einmal, unauffindbar im Fotolabor zu verschwinden. Die Kommandoanlage erreichte jeden! So blieb ihm oft nur die Gelegenheit, sich an dringliche Reparaturen außerhalb der Brücke zu machen, eine Runde über Deck zu schlendern und mit oder ohne Lektüre die Backskiste zu strapazieren, was den falschen Eindruck erweckte, dass der „Funker“ den lieben langen Tag nur auf dem Sack liege. Nach 1975 wurde ein anderer Wachrhythmus eingeführt. Das änderte aber an dieser sich hartnäckig haltenden Einschätzung wenig, die durch manche Berufskollegen befördert wurde, wenn sie aus der Not eine Tugend machten und ihre Dienstzeit bewusst im Nebulösen ließen.

Durch diese Ausführungen hofft der Autor, dem Leser ein wiederholtes „Aha!“ entlockt zu haben, falls für diesen die Seefunkerei schon immer „schwarze Kunst“ gewesen sein sollte. Kein Wunder, denn für gewöhnlich wird der Rest der Crew aus dem ganzen Gezirpe, das aus dem Funkraum tönte, nicht einen einzigen Vokal herausgehört haben.

Letzter Gruß von See

Auf meiner letzten Fangreise an Bord des Frosttrawlers SVINÖY, irgendwo zwischen Spitzbergen und den Shetlands, bereitete ich ein Telegramm zum 60. Geburtstag meiner Schwiegermutter Dorothea vor. Das Telegramm sollte sowohl die Geburtstagswünsche als auch einen dezenten Hinweis auf diese letzte Reise, möglichst ohne Brimborium, beinhalten. Also nahm ich mir die FLEUROP-Bestellkarte zur Hand und fand dort eine mir sinnvoll erscheinende Lösung in Form von zu übermittelnden Abkürzungen für Blumen und Text.

RR60 (stand für 60 rote Rosen), **LG99** (stand für den Textbaustein „Letzter Gruß von See“), **Ulf** (meine Unterschrift). Das war kurz und bündig, nach meinem Geschmack und konnte weder den Funker bei Rügen Radio noch mich mit der telegrafischen Versendung überlasten. Die Geschichte nahm ihren Lauf und ein makaberes Ende.

Dorothea feierte mit Verwandten und Freunden ihren 60sten in der Rostocker Südstadt, als es an der Wohnungstür klingelte. Sie öffnete und vor ihr stand ein großer Mann im schwarzen Anzug mit getrübler Miene und einem Strauß weißer Lilien in der Hand. Noch während er sein Beileid aussprach, knallten die Sektkorken unüberhörbar in der kleinen Einraumwohnung. Dorothea hatte Mühe sich zusammenzureißen und klärte den irritierten Überbringer der Nachricht auf, woraufhin dieser wortlos im Fahrstuhl verschwand.

Wenig später kam der sichtlich erleichterte und einfach gekleidete Mann mit den bestellten sechzig Rosen wieder und entschuldigte sich in aller Form. Auf der beiliegenden Glückwunschkarte stand nun richtig: „Letzter Gruß von See – Ulf“.

Die von uns auf See Gebliebenen mögen mir verzeihen, aber auch im Himmel gibt's wahrscheinlich nur wenig zu lachen.



Zubringertrawler ROS 402 MAGNUS POSER geht längsseits.

Vor der Hafenwache, vor dem großen Tor

... stand eine Laterne – und dahinter mein zeitweiliger Arbeitsplatz, das Verwaltungsgebäude der DSR, volkstümlich auch „Faultierfarm“ genannt, besonders was den überflüssigen Wurmfortsatz in der 5. Etage betraf.

Nach jahrelangen Seereisen, gemustert als Elektroingenieur – auch bordfreundliche Rufbezeichnungen wie E-Mix oder Blitz waren üblich – fand ich mich Anfang der 70er-Jahre wechselweise an der Seefahrtsschule in Wustrow und an der neugegründeten Ingenieurhochschule für Seefahrt in Warnemünde wieder. Eigentlich gab es für mich keinen Anlass, als 30-Jähriger nochmals die Schulbank zu drücken. Der Grund ergab sich einfach daraus, dass reihenweise Funkoffiziere ihre Berufskarriere quitierten und eine Tätigkeit an Land suchten. Verantwortliche Kaderleiter hatten ihre Nachwuchsarbeit derartig vernachlässigt, dass sich daraus überlange Einsatzzeiten für Funkoffiziere ergaben. In dieser Folge sammelte das immer weiter dezimierte Funkpersonal Freizeitansprüche an, die von einem $\frac{3}{4}$ Jahr bis weit über ein Jahr reichten. Jeder der betroffenen Funkoffiziere befand sich nach vier oder sechs Wochen, selten nach zwei Monaten Heimaturlaub, bereits zum nächsten Seeereinsatz auf einem Schiff wieder, das schnell besetzt werden musste. Die sich daraus ergebenden sozial-psychologischen Negativa des familiären Zusammenlebens spielten überhaupt keine Rolle. Der Chefdispatcher (Manager für Flottensteuerung) heftete auf seiner übergroßen Weltübersichtskarte für DSR-Schiffe, sowohl in Fahrt, auf Reede liegend als auch in in- oder ausländischen Häfen befindlich, immer häufiger das Magnetlabel „Personalmangel“ an.

In diesen Fällen fehlte jedes Mal aus unterschiedlichen Gründen an Bord ein Funkoffizier, was nach nationalem und internationalem Reglement ein Auslaufen des Schiffes verhinderte. Kurzfristige Lösungen, etwa ausländisches Funkpersonal anzuheuern, natürlich ausschließlich aus den sozialistischen Bruderländern, scheiterten an sozialistischer Bürokratie und Ideologie. Der ökonomische Schaden für diese Auslaufverzögerungen wurde einfach stillschweigend hingenommen.

Nun musste eine eigentlich langfristige Lösung möglichst kurzfristig gestaltet werden. Von allerhöchster Stelle, der Industriekreisleitung Seeverkehr- und Hafenwirtschaft der SED, dem allseits gefürchteten Machtorgan der Partei, wurden aus der Flotte einige E-Ingenieure zu einem Zwei-Semester-Crash-Kurs an der Ingenieurhochschule für Seefahrt zusammengezogen. Ausgerüstet mit dem nötigsten Wissen und den Fertigkeiten der Beherrschung des Morse-Codes für Kurzwellen-Funktelegrafie sollte neues Nachrichtenpersonal der Flotte zur Verfügung stehen. Über diesen Crash-Kursus zur Qualifikation Funkoffizier wechselte ich nun von meinem Arbeitsplatz aus dem „Keller“ (Maschinenraum) auf das Brückendeck in den Funkraum, vertauschte die Arbeitsbekleidung „Blaumann“ in das schneeweiße Uniformhemd, den Ohrenschallschutz mit den Kopfhörern.

Nach langjährigem Einsatz jetzt als Funkoffizier, der auch auf die bordfreundlichen Rufbezeichnungen wie wireless operator, Funki, Sparks, Sparky hörte, war mein „Freizeitkonto“, wie konnte es anders sein, auf 403 freie Tage angewachsen. Mein Sohn anerkannte mich als Onkel, meine Frau ließ sich scheiden. Ohne meine Kenntnis wurde daraufhin das Seefahrtsschiff „automatisch“ gesperrt. Im Scheidungsfall bestand der Verdacht auf erhöhte Fluchtgefahr. Nun durfte ich einen langfristig versprochenen Urlaub tatsächlich antreten, mit vollkommen aussichtsloser Perspektive jemals wieder auf einen See-Einsatz. Es kam, wie es kommen musste. Keine zwei Monate an Land, rief mich die Arbeitskräfte lenkung zu einer nur kurzzeitigen Aushilfstätigkeit in der Verwaltung aus dem Urlaub zurück.

Es war mir recht. Nur nicht sofort wieder zur See fahren. Hatte ich doch eine Ein-Raum-Wohnung schwer erkämpft, unternahm Wiederbelebungsversuche für meine Ehe, mein Sohn nannte mich bereits wieder Papa. Es begann eine für mich eigenartige „Landgefangenschaft“ in dem mit Personal aufgeblähten Reedereigebäude.

Anfangs als Reisechef, also einzelne Seeleute, Gruppen von Seeleuten und ganze Besatzungen im Ablöseverfahren an fast jeden Punkt der Welt zu schicken. Jede Reise durchlief ein hausinternes Antragsverfahren. Schnell war mir klar, dass ich an sensiblen, extrem abgesicherten und auch heikel zu handhabenden Schrauben drehen durfte. Alle gängigen Devisensorten, Heuerscheine, Flug-, Zug-, Taxischeine stauten sich in meinem Aktenkoffer. Das Einholen von Sichtvermerken für abgelaufene Seefahrtsbücher (eine besondere sich wiederholende Sicherung für bereits legitimierte und nochmals durch die Sicherheitsmühlen gedrehte Seefahrtsbücher), Dienstvisa ... etc. gehörten zu meinen „Werkzeugen“. Organisatorischer Zeitdruck und prioritätsbedingte Reisen, von höchsten Stellen angewiesen, führten mich in „top secret“ klassifizierte, für Fremde unzugängliche Diensträume von Behörden wie BDVP (Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei), Seefahrtsamt und sogar in das MfS (Ministerium für Staatssicherheit). Eine zentrale Anlaufstelle für VIP-Betreuung auf dem Zentralflughafen Berlin-Schönefeld akzeptierte mich hilfsbereit als ständig betreuender „Stammkunde“ für in das NSW (Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet) ausreisende DSR-Seeleute. Einzelne und ganze Sitzreihen bei verschiedenen westlichen Fluggesellschaften reservierte ich einfach auf Verdacht Monate im Voraus.

Organisatorisches Tempo war angesagt, das durch eine hochkarätige Sicherheitsbürokratie von Partei und MfS mit besonderen Kontroll- und Sicherheitssystemen immer wieder ausgebremst wurde. Das Echo meiner Arbeit landete auf meinem Schreibtisch nicht selten mit verheerenden Auswirkungen. Da Einreisevisa in vielen Fällen nur sehr zeitaufwändig zu beschaffen waren, musste das Seefahrtsbuch der DDR als einzige Legitimation bei der Einreise im NSW-Zielreiseland vor den Einwanderungsbehörden, Zoll und Polizei herhalten, oftmals mit Erfolg. Festgehaltene oder auch festgenommene Seeleute erreichten nicht selten unter Einschaltung diplomatischer Aktivitäten oder Freikauf durch Schiffsagenturen ihre Schiffe. Meine Kommunikationsmöglichkeiten mit den auf allen Kontinenten verstreuten Schiffsagenturen waren dermaßen eingeschränkt, dass so mancher Reiseorganisationsaufwand zunichte gemacht wurde. Telefonieren ins NSW war mir versagt – es blieb ganz wenigen ausgesuchten Kadern vorbehalten. Das klassische Telegramm oder Telex verschwand oft nach einer Unterschriftenodyssee in einer Ablage zur Weiterbearbeitung, was Zeitverzögerungen in der Kommunikation bedeutete. So durfte es nicht weitergehen. Wo konnte ich noch eine Kommunikationslücke zwischen der DSR und den vielen Agenturen finden? War noch irgendein Nachrichtenleck offen?

Und tatsächlich, ich fand es schließlich in der abgesicherten Fernschreibstelle: „Nachrichtenzentrale – Betreten verboten!“ Jeden ausreisenden Seemann oder Reiseleiter einer Gruppe beauftragte ich nun mündlich, die jeweils empfangenden Agenten der Schiffsagentur im Ausland zu instruieren, alle zu regelnden Reiseangelegenheiten über eine direkte Telex-Verbindung zur DSR-Fernschreibstelle in Rostock zu erledigen. Es klappte hervorragend.

Die netten Fernschreiberinnen beorderten mich dringend an das jeweils online aktive Telex-Gerät. An manchen Tagen rannte ich mehrmals eilig durch die Gänge, stürzte die Treppen hinunter zur Nachrichtenzentrale und erledigte in direkter Kommunikation über die Telex-Tastatur nicht nur dringende Reiseangelegenheiten, weit besser als durch ein Telefonat. Sogar das Telex-Papier und der Lochstreifen standen mir danach noch zur Verfügung. Endlich riss die Pannenserie allmählich ab. Unfassbar für mich, hat die Hauptabteilung XIX (Sicherung Verkehr, Post und Fernmeldewesen) sowie die Abteilung Nachrichten, Sicherung des Nachrichtenwesens des MfS ahnungslos nichts bemerkt? Zu meiner Sicherheit blieb ich

immer in passiver Position und wurde immer nur angefordert. Es war so etwas wie ein vom Funkdienst aus den Häfen her bekannter störungsfreier, ja komfortabler „Einseitiger Dienst“.

Nach zwei Jahren Reisetätigkeit landete ich plötzlich unverhofft als WiMi (Wissenschaftlicher Mitarbeiter) des Direktors des Flottenbereichs „Trans-Ozeanische Schifffahrts-Linien“. Mein neuer Chef war ein konsequenter, nüchtern denkender, unberechenbar handelnder und von vielen gefürchteter sozialistischer Leiter mit sportlichem Durchhaltevermögen, einer der wenigen Top-Manager, der keine sozialistischen Phrasen drosch. Wir nannten ihn insgeheim „Don Alfredo“.

Als totaler Neuling konnte man in diesem Job kaum überleben. Fast alles hoch brisante Material lief über meinen neuen Schreibtisch. Mitarbeiter begegneten mir jetzt mit eigenartiger, aus heutiger Sicht verständlicher Distanz. Wie konnte der „Funk“ mit diesem „Paten“ so gut auskommen? Lag es daran, dass wir als Mitglieder des kombinatseigenen Sportvereins gemeinsam trainierten, bei Wettkämpfen im Langstreckenlauf startend gegeneinander konkurrierten? Nur deshalb hatte ich nach einiger Zeit meine Scheu verloren, hin und wieder auf einige wenige seiner Hardliner-Entscheidungen vorsichtig mäßigend einzuwirken.

Bei Abberufungen von Kapitänen spielten sich gnadenlose Szenen ab. Neben dem Portfolio Alkohol, Weibergeschichten, Schmuggel, schuldhafte Havarien, Achteraussegeln ..., den klassischen Vergehen aus Jahrhunderten christlicher Seefahrt, gehörten nun auch Spezifika der sozialistischen Seefahrtsepoche dazu, wie Westkontakte, Massengrenzdurchbruch (gescheiterter Fluchtversuch eines Kapitäns mit Ehefrau und Tochter) ..., das reichte von Degradierung (mit Aussicht auf Wiederberufung), Entzug des Seefahrtsbuches (Berufsverbot) bis zu langjährigen Haftstrafen (bei politisch relevanter Einstufung des Delikts).

Wieder einmal kam es zu einem Abberufungsverfahren gegen einen Kapitän, den ich von einer gemeinsamen Seereise her kannte und schätzen gelernt hatte. In meinen Augen die Tatvorwürfe glatte Nichtigkeiten: Verletzung der Meldepflicht nach zufälligem Zusammentreffen mit einer desertierten Stewardess im ausländischen Hafen sowie negative staatspolitische Äußerungen.

Der Tag des „Gerichts“ war gekommen. Prozeduren dieser Art glichen exakt den vorangegangenen und folgenden. Konnte ich den Mann unterstützen? Ein sehr riskantes Unternehmen. Mit Hilfe meiner wenigen aber gut gehüteten „Untergrundverbindungen“ zu einigen Leuten in Abteilungen des Hauses ließ ich ein belastendes Protokoll aus der Akte verschwinden. Zum ritualen Rapport saß der Mann geknickt im Rollkragenpullover in meinem Vorzimmer. Eilig rannte ich über die Flure zu einem befreundeten Inspektor. Der gab sich mit meinen kargen Erklärungen zufrieden und ließ fraglos alles mit sich geschehen. Ich zog ihm den Schlips vom Hals, zerrte ihm das Uniformjacket vom Leibe. Auf der Toilette folgten das Umkleidezeremoniell und der Hinweis an den armen Delinquenten, dass die Unterlagen dem Tribunal nicht ganz vollständig zur Verfügung stünden. Er hatte verstanden! Vertreter der obersten politischen Führung (IKL), der Gewerkschaft, der Nautischen Inspektion, der Politoffizier des Schiffes und der Kaderleiter rückten an. Ich wurde langsam nervös. Durch die schalldicht gepolsterte Tür drang nichts nach außen. Es dauerte eine Ewigkeit. Dann endlich, mein Delinquent zog lautlos mit einem unauffälligen Lächeln an mir vorbei, mit einem Augenlid kurz blinzend. Der Mann war gerettet!

Andere betroffene Seeleute, die keine Erklärungen für ihre Suspendierung fanden, durchliefen mit ihren Eingaben oftmals einen psychisch zermürenden lang andauernden Beschwerdemarathon. Am Ende folgte dann die simple aber verblüffende Erklärung: „Genosse, wir müssen dich vor dem Klassenfeind schützen“. Die Seefahrt war zu Ende, IM's hatten ganze Arbeit geleistet.



DSR-Gebäude im Überseehafen (ca. 1985)

Stellvertretend für viele dieser harten Restriktionen steht auch das berufliche Schicksal des Funkoffiziers Dietmar Lenke, Jahrgang 1945. Nach 3½-jährigem Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt und 10-jähriger Fahrzeit wird ihm bei Ankunft im Heimathafen Rostock 1982 das Seefahrtsbuch entzogen und der Sichtvermerk gestrichen. Als spärliche Information durch den Kaderleiter heißt es schlicht: „Kontaktaufnahme“. Zum Verhängnis wurde ihm sein Hobby der Philatelie, das er bereits lange Jahre vor seiner Seefahrtszeit betrieb. (vgl. BG XVI, Dietmar Lenke, Ein schwerer Anfang, ein schnelles Ende)

Auf meinen verschlungenen Pfaden durch mehrere DSR-Institutionen musste ich mit ansehen, wie die Partei selbst gegen ihre treuen Genossen Gnadenlosigkeit und den „Ernstfall“ praktizierte. So ereilte auch manchen Leiter in Landkollektiven das Schicksal der Aussortierung, z. B. wegen nicht erklärten, sich neu ergebenden oder nicht abgebrochenen engsten familiären Beziehungen zu einer Westverwandtschaft mit der Folge der Ablösung aus seiner Führungsposition.

Im Jahr 1975 fand in Helsinki die letzte Sitzung der Schlussakte der KSZE (Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa) statt. Wir erinnern uns an Bilder, die den 1. Sekretär des Zentralkomitees der SED, gleichzeitig Vorsitzenden des Nationalen Verteidigungsrates und Staatsratsvorsitzenden der DDR, Erich Honecker, neben dem deutschen Bundeskanzler und dem US-Präsidenten am Konferenztisch bei der Unterzeichnung dieses hochdotierten Dokuments zeigen.

Die DDR-Führung sah sich seinerzeit gezwungenermaßen zu gesellschaftlich politischen Zugeständnissen genötigt, kämpfte sie u. a. doch immer noch um weltweite diplomatische Anerkennung. Das machte sich auch in der Seeschifffahrt kurzfristig wie ein Tauwetter bemerkbar. Noch immer fanden Fußballspiele gegen „klassenfeindliche“ Besetzungen mit

Siegesfeiern an Bord des Unterlegenen statt. Individuell freier Landgang, Besuche der konfessionell geprägten Seemannsmissionen, „schwarze“ Devisenkassen der Kapitäne usw. genossen noch eine gewisse Toleranz. Das änderte sich wenige Jahre später, als der Kalte Krieg verstärkt über den Eisernen Vorhang hin und her pendelte und sich somit auch auf das Bordleben aller DDR-Seeleute nachhaltig auswirkte: Politoffiziere bemusterten nun fast alle DSR-Schiffe, in den Häfen und auf Reede wurden die Wachen verstärkt, das Landgangsbuch der Gangway-Wache erreichte einen symbolischen Sicherheitsstatus, westliche Druckerzeugnisse aller Art galten als Schund- und Schmutz-Literatur und waren an Bord verboten, Landgang wurde fortan nur im Kollektiv erlaubt, mindestens zu zweit. Sehr viel wichtiger die Rückkehr zu zweit! Sich ergebende Kontakte waren abzuwehren oder meldepflichtig. Ausländische Besucher durften an Bord nicht mehr empfangen werden. Das MfS positionierte auf allen Schiffen verstärkt seine IM-Spitzel (Informelle Mitarbeiter). Der Flucht verdächtige Seeleute, im Nachrichtenverkehr als „Kolli“ bezeichnet, wurden zur Übergabe auf See oder in engen Gewässern sogar als Kranke getarnt auf Tragen direkt heimlaufenden Schiffen übergeben. Am Ende einer Seereise sein Seefahrtsbuch konfisziert zu bekommen, war eine beständige und gängige Gefahr. Anpassungsvermögen war gefragt.

Aufgrund dringender fachrelevanter Funkaufgaben an Land ging meine Zeit als „Wissenschaftlicher Mitarbeiter“ des Flottenbereichsleiters zu Ende. Ich wechselte nun in die Dispatcherzentrale des Kombirates. Mit zwei „gesperrten“ Funkern (ihnen war das Seefahrtsbuch wegen Westkontakten entzogen worden) arbeiteten wir am Aufbau einer UKW-Hafenfunkstelle, ein seit Jahren längst überfälliges Kommunikationsinstrument zur Flottensteuerung im Überseehafen Rostock, da Hafen und Reede permanent mit Schiffs- tonnage aller Art überlastet waren. Im Drei-Schichtsystem absolvierten wir die einjährige Testphase.

Diese Einrichtung, installiert nach langen schwierigen Verhandlungen gegen den hartnäckigen Widerstand der Deutschen Post, zeigte bereits nach wenigen Tagen Testbetrieb Erfolge. Jedoch ein besonders überzogener Bürokratismus durch Genehmigungsbeschränkungen, Reichweitenlimits und gebührenpflichtige Funkverstöße erschwerte dieses erfolgreiche Experiment. Technische Ausfälle der nur einmal genehmigten Sendeanlage bestimmten den Tagesrhythmus. Gesetzeswidrig und unbemerkt installierten wir hinter Vorhängen getarnt eine dringend benötigte zweite „schwarze“ UKW-Sende-Empfangs-Anlage als Ersatz-Station. Nach Ablauf der Testphase wurde die UKW-Hafenfunkstelle in die inzwischen neu geschaffene „Nachrichtenzentrale“ des KSH eingegliedert, über die alle Verbindungen von und zu den Schiffen weltweit koordiniert wurden.

Jeden Morgen zur gleichen Zeit erfolgte die Lageberichterstattung über die gesamte weltweit operierende DSR-Flotte, an der auch der Hafenfunker live zugegen sein musste. Dazu empfing der Chefdispatcher einen sorgfältig zusammengesetzten Stab höchster Führungskader: Generaldirektor oder einen seiner Stellvertreter, Vertreter der politischen Führung (IKL), auch hin und wieder den Verkehrsminister oder seinen Stellvertreter, Offiziere der Volksmarine (diese „steuerten“ die Flotte aus militärstrategischer Sicht in Vorbereitung auf den eventuellen Ernstfall), auch unbekannte Genossen, die sich niemals vorstellten (sie fungierten als Ablader für Ladungsgut militärischen Charakters, wie Waffen, Munition, Transportmittel, Militärgut für rückwärtige Dienste in sozialistische Länder, weltweit oder an Kriegsschauplätze wie in Äthiopien, Angola, Somalia ...).

Kurz, nüchtern und trocken das Rapport-Procédere: UV 2, Kollision 1, Maschinenschaden 3, Ladungsschaden 2, ... (UV 2 = Unerlaubtes Verlassen, zwei vollendete Fluchtversuche). Es folgten Nachfragen zu Details. Die Volksmarineoffiziere beanstandeten fehlende durch

die Funkoffiziere täglich abzusetzende Positionsmeldungen, was auf dem Höhepunkt des Kalten Krieges als schweres Vorkommnis eingestuft wurde.

An manchen Tagen war das Lagemeeting bereits nach zwei Minuten beendet. Der Verkehrsminister griff hin und wieder in die Flottenlogistik ein, beordnete Schiffe einfach um, aus dringenden ökonomischen Gründen. Es entstand der Eindruck wirtschaftlicher Instabilität der DDR. In diesem Zusammenhang verkündete ein Teilnehmer der politischen Flottenführung allen Anwesenden der Lagebesprechung das Echo der letzten Rede Honeckers: „Genossen, jedes Wort unseres Genossen Generalsekretärs war ein Programm“, und alle Anwesenden nahmen mit erstarrter Überzeugungsgestik kommentarlos seinen kurzen Optimismusbericht zur Kenntnis.

Am Ende der Testphase in der Hafenfunkstelle fand ich mich in der Funktion als Funkinspektor in einem der vier Flottenbereiche wieder. Nun holte mich auch gleichzeitig die Realität der noch immer dünnen Personaldecke der Funkoffiziere ein. Es kam mir wiederum recht, wurde doch gerade mein zweiter Sohn geboren, ich hatte meine Ehe gerettet und die Voraussetzungen geschaffen, doch wieder mal als Funkoffizier eingesetzt zu werden.

Nach einem mehrjährigen Kreislauf durch Landinstitutionen der DSR bemühte ich mich wenige Jahre vor der Wende wieder um einen Seeinsatz als Funkoffizier. Es klappte, war aber eine sehr knappe Entscheidung, wie ich es im Nachhinein nach Einsicht in die noch vorhandenen Unterlagen erfahren konnte. Die Abteilung Hafen der Staatssicherheit (Sicherung der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft der Bezirksverwaltung des MfS Rostock), die das gesamte Schifffahrtsgeschehen kontrollierte, insbesondere mit enormem Aufwand das persönliche Umfeld aller Seeleute, nutzte in der Wendezeit 1989 ein ausreichend kleines Zeitfenster und vernichtete das Gros ihrer Aktenberge. In der „Gauck-Birthler-Jahn-Behörde“ (BStU – Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik) fand man bisher nur einen einzigen mich betreffenden Aktenvermerk. Darin rügt die Stasi in einem Kompetenzstreit mit der Kaderabteilung der Reederei die Herausgabe meines Seefahrtbuches: „Wolff steht unter Sicherungsbeobachtung“. Was immer das heißen mag, mit Sicherheit ein Leck im unmittelbaren Umfeld meiner Vertrauenskette. Ich hatte das Ausmaß der immer perfekter organisierten und wirkenden IM-Spitzel-Taktik der Sicherheitsorgane unterschätzt, obwohl ich hin und wieder treffsichere Tipps bekam – „who is who?“. Dennoch, viel Glück gehabt, ich war bereits auf See.

So überstand ich die Wendezeit als Funker und auch die radikalen Veränderungen im Seefunkdienst. Mit Ablösung der Kurzwellentelegrafie durch die Satellitenkommunikation verschwand auch das Berufsbild des Funkoffiziers weltweit in der Schifffahrt. Im Gegensatz zu vielen meiner Berufskollegen, die somit zwangsläufig der technischen Entwicklung folgend ihre seemännische Karriere aufgeben mussten, wechselte ich nun meinen Arbeitsplatz wieder zurück vom Funkraum auf dem Brückendeck in den „Keller“ (Maschinenraum), vertauschte das schneeweiße Uniformhemd in die Arbeitsbekleidung „Blaumann“, die Kopfhörer mit dem Ohrenschallschutz und befand mich wieder als E-Ingenieur im Seeinsatz.

Kaum zu glauben

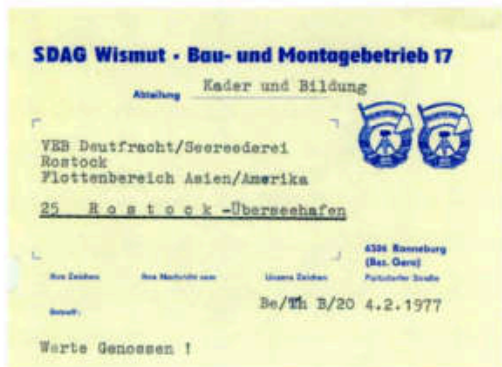
In der 1990 abgewickelten Republik machte jeder gute Gärtner in irgendeine Ecke seines Gartens einen Haufen. So Herricht und Preil. Und jeder Werktätige besaß ein spezielles Dossier, die Kaderakte. Seit nun mehr als dreißig Jahren liegt sie in einer dünnen Mappe still vor sich hin, diese Dokumentensammlung aus den Zeiten der Seefahrt, angefangen mit dem Delegierungsschreiben des damaligen Beschäftigungsbetriebes für das Studium an der Seefahrtsschule Wustrow und ergänzt durch das Original der Abschlussbeurteilung beim Abschied von der Seefahrt.

Dieses Konvolut prägen im Wesentlichen drei Bestandteile: Personalbögen und handschriftliche Lebensläufe, letztere reine Wunderwerke der Kalligraphie für „turtelteutonischen“ Slang sprechende Absolventen moderner Bildungsangebote. Dazu persönliche Beurteilungen oder Aufzeichnungen von mit vielem Blabla verbundenen Kadergesprächen, einst geschrieben von Hans-Günther Lakowski, Leiter der Klasse Seefunksonder (FS) 1963 in Wustrow, bis hin zu verschiedenen Kapitänen, darunter Kapitän Herbert Schickedanz, MS THEODOR KÖRNER,



mit seiner markanten Signatur. Dazwischen verschiedene Einzeldokumente wie etwa der Ärztliche Einstellungsbogen des ebenso berühmten Dr. Meyer aus der Betriebsanstaltsstelle der Seefahrtsschule Wustrow oder das Nachweisblatt für die Zahlung der leistungsbhängigen Jahresendprämie, wertvoller Beleg für die Rentenberechnung. Eine eigenhändig unterschriebene Kopie der Mitteilung über die Gründung des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft Deutfracht/Seereederei vom 19. Februar 1974, die jeder Beschäftigte im Original überreicht bekam, liegt ebenso bei wie die Bewerbung zur Einstellung beim neuen Arbeitgeber, dem Funkamt Leipzig, aufgegeben im General Post Office in Bombay, um der Sache besonderen Nachdruck zu verleihen. Ein Brief aus Indien war auf alle Fälle unverfänglicher als dem Kaderleiter eine Stange Marlboro augenzwinkernd zuzuschieben. Diese von Herzen kommende Gabe erfüllte nur im Suezkanal oder in der IFA-Autowerkstatt ihren Zweck.

Bei Arbeitsstellenwechsel wurden die Kaderakten auf Anforderung von den sozialistischen Betrieben hin und her geschickt, ohne den Betroffenen darüber zu informieren. So ist ein Schreiben der SDAG Wismut als Rückfrage auf eine dortige Bewerbung besonders interessant, in dem die DSR inquisitorisch aufgefordert wurde, zu erklären „weshalb beispielsweise seine positive Entwicklung und gesellschaftliche Aktivität eine Mitgliedschaft zur SED lt. seinen Personalbogen in Frage steht.“ Mal abgesehen vom mangelhaften Deutsch ein Beleg dafür, dass die politische Borniertheit 200 Meter untertage noch ungehemmter als am sonnigen Ostseestrand grassierte. Die DSR berief sich in ihrer Antwort auf die eigenverantwortliche Kandidatenwerbung an Bord, mehrfach persönlich erlebt, und wusch ansonsten ihre Hände in Unschuld.



Besonders interessant sind die Fragestellungen in den streng vertraulichen Personalbögen. Im Anschluss an die gängigen Fragen nach der Mitgliedschaft in Parteien und politischen Massenorganisationen oder der Zugehörigkeit zu Brigaden der sozialistischen Arbeit und dem Besuch von Parteischulen folgten genauso übliche Fragen nach:

- Mitgliedschaft in den bewaffneten Organen oder Kampfgruppen (Nein)
- Auslandsaufenthalte (nur im Rahmen der Tätigkeit bei der DSR)
- Kämpfer im antifaschistischen Widerstandskampf (Nein)
- Zugehörigkeit zur Wehrmacht, Arbeitsdienst oder Bundeswehr (Nein)
- Kriegsgefangenschaft mit der Frage nach dortigen Antifa-Lehrgängen (Nein)
- Mitgliedschaft in der NSDAP oder einer ihrer Gliederungen (Nein)
- Illegaler Umzug von Verwandten ins kapitalistische Ausland (Nein)

Schließlich ein separater Bogen mit Auflistung der Familienverhältnisse: Ehepartner, Kinder, Eltern, Geschwister, Schwiegereltern und Geschwister des Ehepartners (auch wenn verstorben), Wohnort, wo als was beschäftigt und Mitgliedschaft in Parteien und Massenorganisation vor und nach 1945. Alles potentielle Gefährder der Berufsausübung des Seemanns, falls sie sich nicht regelkonform im Sinne der sozialistischen Moral und Ethik verhielten oder am falschen Ort wie in Hamburg oder München lebten. Kaum zu glauben, aber wahr.

Was hat sich seither geändert? Alles. Immerhin wurde bei den Fragestellungen in diesen Personalbögen noch ein Hauch von Diskretion wie beim Versand von Fromms Act gewahrt. Niemand fragte nach der sexuellen Identität. Liebe, welcher Schattierung auch immer, wurde als Privatsache gehandelt und nicht vor großem Publikum ausgebreitet. Der sozialistische Kaderleiter brauchte nicht zu wissen, ob die sich bewerbenden Subjekte Männer und Frauen (m/w) sind oder sich als Taucher (engl. divers) einem von zahlreichen anderen Geschlechtern zugehörig fühlen. Im AuB-Staat wurde jede Hand an jeder Ecke gebraucht, dort bedurfte es keiner solchen diskriminierenden Differenzierung. Noch mussten die vorhandenen Toiletten nicht kompatibel sein, angefangen von denen für schwule Rollstuhlfahrer bis zu jenen für alleinstehende Veganer-Lesben mit Migrationshintergrund. Der Homo-Paragraph 175 fiel in der DDR 1968, in der BRD 1994. Offensichtlich soll nun diese bisherige Rückständigkeit krampfhaft aufgearbeitet werden, frei nach dem alten Motto: „Überholen ohne einzuholen“, also wenn jemand Schlagseite bekommt, obwohl er die letzte Transitwarenausgabe verpasst hat. Kaum zu glauben, aber wahr.

Dazu im Widerspruch werden heute Menschen herabgewürdigt, weil sie, obwohl schuldlos an ihrem Geschlecht, nicht zur Quote passen. Die Diversen können sich in solchem Falle auf ein Diskriminierungsverbot berufen, der Rest hat das Nachsehen. Das soll die neue Gleichberechtigung sein, schöne, renovierte Arbeitswelt. An Bord zählten einst Qualifikation

Streng vertraulich!

Personalbogen

Strenge Fragen sind gestrichelt und gut heilen als beantwortet. Belege sind verbindlich. Im Widerspruch Lebenslauf ist beizufügen.

1 Name (auch Geburtsname) Selinski

2 Vorname (Büroname, wenn vorhanden) Friedrich Michael

ANZ 116



Medizinischer Dienst des Verkehrswesens

Ärztlicher Einstellungsbogen

Vom Betrieb auszufüllen: Seefahrtsschule Wintrow Ostseebad Wintrow

20.10.1963

Justiz- u. Gef.-Anst. 11.10.1963

Streng vertraulich!

Beurteilung des Bewerberinnen - in der Seefahrt geeignet

Der weiblichen Bewerberin: - Schwangerschaft - ja - nein - verneint

Termin für die nächste Untersuchung: 4. 10. 65.

4. 10. 63.

Betriebsärztliche Bescheinigung Wintrow

Unterschrift des Arztes: *lyn*

Entscheidung des Direktionsrates:

und Leistungsprinzip, sogar mit Punktbewertung am Schwarzen Brett. Alles passé. Kaum zu glauben, aber wahr.

Allen solchen Bemühungen zum Trotz ist die heimische Wirtschaft von der Frauenquote, wie sie beim Straßenbau in Indien praktiziert wird, noch meilenweit entfernt. Hierzulande ist besonders hinderlich, dass die Damen einen hoch dotierten Sitz im Aufsichtsrat bevorzugen und nicht auf dem Kopf Pflastersteine schleppen möchten. Das alles hat mit Demokratie nichts mehr zu tun, sondern eher mit den „Wahl“-Faltlisten der Nationalen Front. Solcherart Parität sei nicht verfassungsgemäß, stellte das Bundesverfassungsgericht klar (MDR 18. Jan. 2022). In diesem Zusammenhang ist noch zu erforschen, ob sich Frauen an Bord von DSR-Schiffen gleichberechtigt oder von ihren Kollegen unterdrückt gefühlt haben. Ehrlich, sie wurden auf allen gerade freien Händen getragen, zur Not bis in die eigene Kojel! Kaum zu glauben, aber wahr.

Gleichwohl – schon der Alte Fritz deklamierte: „... hier muss ein jeder nach seiner Façon selig werden.“ Und so ist es en vogue, das Anderssein als Mann und Frau in allen Medien wie eine Monstranz voranzutragen. „Und das ist gut so“, sagte einst ein weiser Mann. Endlich Klarheit und Offenheit, ohne die eine Gesellschaft nicht funktionieren kann. Keine Vor Spiegelung falscher Tatsachen mehr wie bei ehrlichen Seeleuten schon immer gewesen. In der reaktionären woken Community (das ist die Wiederkehr der Heiligen Inquisition des Mittelalters) wird ausdrücklich missbilligt, wenn Lesben Schwule ehelichen möchten. Anstoß genommen wird auch an der „kulturellen Aneignung“, denn Multikulti ist gescheitert (Merkel Okt. 2010). Jeder solle doch, bitte schön, da bleiben wo er ist und nicht versuchen, in die Identität eines anderen zu schlüpfen, zum Beispiel beim Kinderfasching nicht in die eines nordamerikanischen Ureinwohners oder gar in die eines phönizischen Galeerensklaven. Das käme einer Beleidigung dieser großartigen Seefahrernation selbst nach 3000 Jahren gleich. In der darstellenden Kunst sollen Queerdenker nur noch von Multisexuellen und Jungfrauen nur noch von solchen gespielt werden dürfen, was Schauspieler Heino Ferch als totalen Käse bezeichnete. (LVZ 3. Jan. 2022) Leider könnte damit das große Projekt der gesellschaftlichen Transformation, ähnlich wie nach 1990 im Osten, schon allein am Personalmangel scheitern. Problematisch ist, dass diese brahmanische „Kaste der Erwachten“ die Erwartung hegt, andere müssten ihre Verschrobenheit teilen, so wie „das Elter-1-Sprech“ statt „die Muttersprache“. Dieser Irrglauben hat (bis) zuletzt auch in der bewussten 5. Etage regiert. Kaum zu glauben, aber wahr.

Die strikte Durchsetzung dieses Kampfes gegen die „kulturelle Aneignung“ brächte DSR-Seeleuten einen unschätzbaren Vorteil ein. Ihnen liegt die identitätspolitische Problematik seit jeher am Herzen, denn schon vor 1990 wurde die Geschichte der DDR im Allgemeinen und nach 1990 die der DSR im Besonderen von „Ortskundigen“ jenseits des Grünen Bandes ausführlich erklärt. Endlich wäre nun damit Schluss, dass ein gewisser A. H. Klugsch-Eisser ohne Ost-Identität über uns berichtet wie seinerzeit der Afrikaforscher H. M. Stanley über die speerschwingenden people of color aus dem Kongobecken. Dem „Proud to be East-German“ würde weltweit Geltung verschafft werden. Alles nicht so schlimm, könnten Naive meinen, wenn die Kenntnisse über den Osten nicht so hanebüchen wären, angefangen bei der Geografie mit der Verlagerung von Rostock an die Müritz und endend beim Unverständnis über Namen von DSR-Schiffen, wenn es um FRIEDEN und FREUNDSCHAFT geht. Kaum zu glauben, aber wahr.

Mit 14 Jahren sollen Heranwachsende zukünftig ihr individuelles Geschlecht bestimmen dürfen. Die Meisten würden sich dann für das weibliche entscheiden, weil Frauen nicht so schwer heben müssen und das Pendel ins Matriarchat umschlägt, in dem Männer nur noch zur Samenabgabe ins Reaganzglas benötigt und nach dem „Ablaichen“ wie männliche Küken geschreddert werden. Gute Nachricht für DSR-Seeleute: Gleiches Recht für alle – die

Süd-Levante-Fahrer unter uns sollen sich wie die dort einst Heimischen auch demnächst ihr Alter selbst aussuchen dürfen. Als gestandene Mannsbilder würden sie sich zugleich als rechtschaffene, glühende Anhänger eines auf Frauen gerichteten Geschlechtsempfindens outen. Allerdings hätte seinerzeit in Beirut Ungemach durch eben diese drohen können, nicht nur wegen der Gonokokken, sondern auch wegen unerlaubter Kontaktaufnahme unterhalb der Gürtellinie. Entzug des Seefahrtsbuches die Folge, denn unser Staat schützte seine Bürger vor den Gefahren dort draußen. Aber zu unser aller Glück wollten die Organe eher die politische als die sexuelle Orientierung in Erfahrung bringen. Kaum zu glauben, aber wahr.



Die Lohnunterlagen der Beschäftigten des VEB DSR und unter Umständen auch deren Kaderakten wurden, soweit noch vorhanden, da sie bei Verlassen der DSR dem neuen Arbeitgeber angeeignet wurden.

den, nach der deutschen Einheit in die ZAS GmbH, Zentral-Archiv-Service, übergeleitet oder gleich vernichtet. Die dortigen Aufbewahrungsfristen endeten zum Jahresende 2011. Die Dokumente wurden danach sach- und fachgerecht entsorgt und stehen seither nicht mehr zur Verfügung, zum Beispiel zur Klärung von Rentenansprüchen, die vor 1990 entstanden sind. Bei weiterhin bestehendem Arbeitsverhältnis wurden die Kaderakten als Personalakten weitergeführt, nachdem sie von allem sozialistischen Ballast befreit wurden. Fortan sprach der Datenschutz dagegen, sie in fremde Hände zu geben.

Wie kam es dazu, dass diese Kaderakte nicht im Reißwolf landete wie die vielen anderen? Nach der Seefahrt ging der Autor im Wendejahr seiner Tätigkeit in einer Rundfunksendestelle der Deutschen Post nach und gehörte damit wie seine einstigen Partner beim Funkamt Rügen Radio der Blauen Post an, benannt nach der Farbe ihrer Dienstfahrzeuge im Gegensatz zur Gelben und zur Grauen Post (Fernmeldewesen). Die blauen Postler strahlten wie auf dem Brocken oder dem Berliner Fernsehturm auch südlich von Leipzig in der Elsteraue als Dienstleister des Staatlichen Demokratischen Rundfunks dessen Programme aus, vom Deutschen Fernsehfunke über Radio DDR, den Berliner Rundfunk, zeitweise die heitere Messewelle Leipzig („Familie Bätzold, 3 x bläghn“). Weiter die Kurzwellensendungen von Radio Berlin International (RBI) in alle Himmelsrichtungen sowie als besonderes Sahnehäubchen das deutschsprachige Programm von Radio Moskau auf Mittelwelle über einen Sender, mit dem schon die Sportpalastrede von Joseph Goebbels übertragen worden war. Das Signal kam über reichsdeutsche Rundfunkleitungen aus dem ehemaligen Königsberg. Und schließlich sendete dort auch noch ein Störsender auf der Frequenz des Rundfunks im amerikanischen Sektor (RIAS), um den störrischen Leipziguern nicht noch mehr Nahrung zur Aufruhr zu liefern. Mitte der 80er wurden diese Sendungen eingestellt. Heraus kam die friedliche Revolution mit dem Untergang von DDR und DSR. Das ist schon paradox und kaum zu glauben, aber wahr.

Noch ein Paradoxon: Wenn der Sender ein Programm in Suaheli Richtung Ostafrika pustete, hörte der Autor im Überwachungsempfänger aus alter Gewohnheit die Deutsche Welle, während sein ehemaliger Kollege an Bord eines DSR-Schiffes im Indischen Ozean als Pate von RBI die Sendung gewissenhaft beobachtete, obwohl auch er kein Suaheli verstand. Dann am 3. Oktober 1990 erklang pünktlich um null Uhr über diesen Sender der markante Glockenklang der Deutschen Welle, welcher früher nicht zu laut durch das Brückendeck schallen durfte. Kaum zu glauben, aber wahr.

Die Rundfunkanstalten im Bundesgebiet betrieben damals die meisten Sender in eigener Regie. 1990, als sich die deutsche Einheit anbahnte, passte hier also, wie vielerorts an anderer Stelle auch, nicht zusammen was zusammengehörte. Viele DSR-Seeleute konnten

das, was nun kam, nur aus der Ferne voller Bedenken und Sorgen verfolgen. Sie standen an vorderster Front, um zu wissen wie Kapitalismus funktioniert, und ahnten, dass der Umbruch sie ihren Job kosten könnte. Auch die Belegschaften aus dem Bereich der Funkdirektion der Deutschen Post sorgten sich um ihren Arbeitsplatz. Allmählich kristallisierte sich heraus, dass deren Mitarbeiter, weil systemrelevant wie zu Coronazeiten die Müllfahrer, von der Deutschen Bundespost Telekom übernommen werden würden. Eines Tages im Sommer 1990 verkündete der Kaderleiter: „Wir haben alles im Griff auf dem sinkenden Schiff. Zu den Booten, Kaderakte frisieren!“ Man ging wohl davon aus, dass auch zukünftig in den privaten Umständen derart herumgeschnüffelt werden würde wie bisher. Nein, um eine Weisung handelte es sich nicht. Jeder konnte hier zum ersten Mal demokratisch frei entscheiden, ob er in seine Kaderakte eingriff oder nicht. Es bleibt ein Geheimnis, ob diese Empfehlung auf die Deutsche Post beschränkt blieb oder sich über die gesamte staatliche Verwaltung erstreckte, also auf alle Kandidaten des späteren Öffentlichen Dienstes als Fünfte Kolonne und Linkswähler im Beitrittsgebiet. Auch in volkseigenen Betrieben, die noch nicht wussten, dass sie liquidiert werden würden, sollen sich Werktätige durch das Säubern ihrer Kaderakte für den Klassengegner feingemacht haben, um dem fortan geltenden Prinzip „Mehr Schein als Sein“ gerecht zu werden, so wie es zur Bundestagswahl 2021 bei der Anwärtlerin aufs Kanzleramt, genannt „Schnatterinchen-nak-nak“ oder in der Sprache der Apachen: „Die ohne Punkt und Komma spricht“, noch immer gängige Praxis war. Kaum zu glauben, aber wahr. Also empfing jeder seine Kaderakte und entnahm dieser Dokumentensammlung alles, was seiner Karriere im vereinten Deutschland eventuell wenig förderlich sein könnte. Deren Inhalt war wenig überraschend und barg im Prinzip keine Geheimnisse. Der Betroffene hatte im Wesentlichen direkt persönlich dazu beigetragen oder konnte den Inhalt vermuten. Gleichwohl könnte sich mancher im dort niedergeschriebenen Lebenslauf zum plötzlichen Nachteil zu sehr „verdienstvoll“ gemacht haben, wenn zum Beispiel mit dem zeitweiligen Vorsitz eines Reservistenkollektivs oder als Referent in der „Schule der sozialistischen Arbeit“ geprahlt wurde. Allerdings könnten auch Einträge in der Kaderakte gestanden haben, von denen der Betroffene nichts wusste, und die ein Fortkommen im Beruf oder den Arbeitsstellenwechsel behinderten. Kaum zu glauben, aber wahr.

Ein verbrieftes Einsichtsrecht in die Akte bestand vorher nicht. Bisher hatte dazu auch kaum Veranlassung bestanden. Bar aller Gewissensbisse schien es rätselhaft, was aus dieser Akte zu entfernen wäre. Einer Zugehörigkeit der Sendermannschaft zur NSDAP oder Gestapo widersprach unser Geburtsjahrgang. Da NS-Richter im Westen noch bis in die 80er-Jahre wirkten, schien dieser Fall in der zukünftigen neuen Welt nicht gerade von Nachteil zu sein, so wie im Osten eine Kriegsgefangenschaft in Sibirien beim Nationalkomitee Freies Deutschland. Ob eine inzwischen gekündigte Mitgliedschaft in der politischen Organisation der Arbeiterklasse die Biographie zukünftig belasten würde, musste jeder mit sich selbst ausmachen. Parteilosigkeit – plötzlich ein sanftes Ruhekissen voll innerem Frieden. Die CDU-ler gehörten bald darauf zu den Siegern der Geschichte, sie wussten es nur noch nicht. „Wir schaffen das“, sagten selbst die aus dem Dunkel ans Licht Getretenen vom Demokratischen Aufbruch. Und das sogar bis in die höchsten Ämter des Staates. Kaum zu glauben, aber wahr.

Schon machten sie sich breit, die einreisenden neuen Führungskräfte aus dem Westen, vorerst noch als Berater. Nun waren sie eben da, und der deutsche demokratische Arbeiter und Bauer musste sich wie ein illegaler Zuwanderer aus der Sahel-Zone mit den neuen Verhältnissen arrangieren. Diese Probleme berührten den DSR-Seemann auf hoher See eher weniger. Er fuhr weiter unter seinem altbewährten Kapitän, und die Politoffiziere als dessen beste Gehilfen waren inzwischen in die Produktion verbannt worden.

Die funkelnagelneuen Chefs würden sich einen feuchten Kehricht darum scheren, wo sich ein Seemann auf den Weltmeeren herumgetrieben hatte, darin bestand Gewissheit. Sollten

sie in dem Glauben bleiben, der gehöre auch zu den Ahnungslosen und Unwissenden, denen man das Fell über die Ohren ziehen könne. Die Abgrenzungspolitik bei der Deutschen Seereederei dermaßen verinnerlicht, schien es unter diesen Umständen eine heilige Pflicht zu sein, die Dokumente wie die Fahne von Kriwoi Rog dem Zugriff des Klassenfeindes zu entziehen. Eigentlich verbot der Stolz auf die eigene weltumspannende Vergangenheit derartiges Handeln, doch nun wurde dem Herdentrieb gefolgt. Ich griff auch zu und entnahm der Akte sämtliche Dokumente aus der Seefahrtszeit. Nur die Kopie der Abschlussbeurteilung der DSR, unterschrieben vom Abteilungsleiter Kader/Bildung bei Ausscheiden, wurde an Ort und Stelle belassen als Verweis auf mein Gestern. Diese Einschätzung eruierte irgendein untergeordneter Angestellter im Verwaltungsgebäude am Überseehafen aus den vorliegenden anderen Beurteilungen. Lässt darauf schließen, dass bei der großen Fluktuation eine Vollkraft damit beschäftigt gewesen sein muss, Abschlussbeurteilungen zu schreiben.

Für den Rest der Werktätigen, darunter Tausende Beschäftigte der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft, blieb dieses taktische Verschleierungsmanöver ohne jegliche Bedeutung. Die wurden zu Hunderttausenden entlassen, und durch das Schreddern ihrer Kaderakten verfielen lediglich die Papierpreise. 75 Prozent aller Beschäftigten mussten sich beruflich neu orientieren (lt. Bundeszentrale für politische Bildung), darunter die meisten DSR-Seeleute. Das war's dann mit dem so innig erwarteten Goldenen Westen. Ist das noch mein Land, musste sich mancher fragen, als er auf der Straße landete, viel früher als 2015 die täglich vom Murmeltier begrüßte Kanzlerin. Kaum zu glauben, aber wahr.

Die Parteigazette von gestern, VOLL VORAUS, hätte wie ein „Aktivist“ von heute in diesem informellen Vorgang vermutlich ein Manöver des letzten Augenblicks im antifaschistischen Widerstand oder antiimperialistischen Befreiungskampf gesehen. Noch nicht Bürger dieses Staates und der dort bereits auf Beute lauenden Großbourgeoisie schon ein Schnippchen geschlagen, fast wie ein Paschtune mit seinen fünf oder mehr Identitäten, das besaß schon seinen Reiz. Auch jener vor den Verteidigern der deutschen Freiheit am Hindukusch Schutzsuchende zielbewusst handelnd wie ein echter Aktivist. Und doch was für ein Unterschied in diesem stolzen Wort – der AKTIVIST! Wir mussten uns diese Meriten durch Heldentaten im Arbeitskampf noch schwer erarbeiten. Heute müssen Verwirrte aus der nicht arbeitenden Bevölkerung nur ins grüne Blätterdach des Waldes klettern, Mülltonnen anzünden oder sich auf der Autobahn festkleben, schon werden sie als Aktivisten geadelt. Als ob die Welt um einen Deut besser würde, wenn diese Bonsai-Klassenkämpfer wie die Maikäfer von den Bäumen fallen, manche mit einem übersteigerten Sendungsbewusstsein wie Missionare in Papua-Neuguinea oder Islamisten in Nordrhein-Westfalen. Adolf Hennecke und Frieda Hockauf drehen sich im Grabe um. Kaum zu glauben, aber wahr.

Doch zurück zum Fortgang der Dinge. Alles hat seinen Preis. Gar bald erreichte die noch einmal Davongekommenen ein „Fragebogen zur Einweisung in die Bundeserziehungsanstalt, Regionalstelle Ost“, mit Fragen nach dem Decknamen der Großmutter, ob die Mutter in der Stillphase Genossin gewesen sei oder wie viele Bienchen im Kindergarten erhalten worden waren und ähnlich Indiskretem. Muttihefte und Produkte, gegen die Widerstand geleistet worden war, wie Babysan, Im Nu, Kaffee Mix (der berühmte Neutronen-Kaffee – der Mensch geht kaputt, die Tasse bleibt heil), fette Leberwurst oder geschmorte Nierchen, wären beizufügen, hieß der gestrenge Hinweis. Hierbei handelte es sich offensichtlich um ein bitteres Pamphlet bissiger Satiriker, damals, als Satire noch nicht langweilig wirkte. Heutzutage grassieren wie auf der letzten Seite von VOLL VORAUS harmlose Witze. Bloß nicht anecken, sonst bläst dir ein Sturm wie in der Biscaya ins Gesicht, aus welcher Richtung auch immer. Kaum zu glauben, aber wahr.

Tatsächlich erhielten die neuen Beschäftigten der Deutschen Bundespost Telekom einen Fragebogen mit dem Auskunftserheischen nach der Zugehörigkeit zum Ministerium für

Staatssicherheit oder ob herausgehobene Ämter in Parteien, Massenorganisationen oder sonstige hohe Positionen im System des Unrechtsstaates ausgeübt worden waren. Scherze bezüglich der wichtigen Funktion eines Wimpelträgers bei den Jungen Pionieren oder Mitglieds der Küchenkommission an Bord sollten dabei dem wirtschaftlichen Überleben zuliebe eher nicht gemacht werden. Dazu der schicksalsschwangere Hinweis: Falsche Angaben – ein Entlassungsgrund. Die Krönung des Fragenkatalogs lautete: „Sind Sie bereit, für die freiheitlich-demokratische Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland einzutreten und das Grundgesetz sowie die Gesetze zu wahren?“ „Ja, das geloben wir.“ Diese Frage ist DSR-Seeleuten nach 1990 erspart geblieben. Folglich konnten sie auf die FDGO am Äquator oder Polarkreis pfeifen. Eine derartige Auskunft wurde während der Herrschaft des Unrechts (Seehofer, 2015) nicht einmal von eingereisten und inzwischen ansässig gewordenen Kriegsverbrechern aus Syrien und Irak erheischt. Kaum zu glauben, aber wahr.

„Ich gelobe: Ich werde meine Dienstobliegenheiten gewissenhaft erfüllen und das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland sowie die Gesetze wahren.“

Friedrich Seibicke
Unterschrift
(Vor- und Zuname des/der Angenommenen)

Gelöbnis für eine Weiterbeschäftigung im öffentlichen Dienst

Im Laufe der folgenden Monate mussten einige leitende Angestellte, gerechtfertigt oder nicht, wegen der damit verbundenen Überprüfungen ihren Hut nehmen und sich als Austräger von Zeitungen und Möbelhaus-Prospekten verdingen. Das mag bei manchen Spitzenkräften der DSR nicht anders gewesen sein. Der kleine Seemann hingegen wurde „in Ehren“ entlassen, für die sich niemand etwas kaufen konnte. So mancher mit seiner Vergangenheit schwer Hadernde mied den Öffentlichen Dienst fortan wie der Teufel das Weihwasser und versuchte sich als Privatdetektiv, Immobilienmakler, Versicherungsvertreter oder Steuerberater. Der ÖD bot trotz Säuberung der harmlosen Kaderakte eben nicht jedem einen sicheren Arbeitsplatz. Deren Inhalt war marktwirtschaftlich orientierten Arbeitgebern aber so was von egal. Die bauten auf Wissen und nicht Bewusstsein und so machten nach dem Umbruch gut qualifizierte ehemalige DSR-Seeleute beachtliche Karrieren.

Nach dem Ende dieser Operation sprach dann mancher der Glücklicheren ein erleichtertes: „Ich bin klein, mein Herz ist rein, soll niemand drin wohnen als Helmut allein“. Dieser Satz war nur zu oft ein Verrat an den bisherigen Überzeugungen. Durch einen solchen wurde schon Jesus durch Judas ans Kreuz geliefert. Kaum zu glauben, aber wahr.

Apropos Beurteilungen: So wie jeder Werktätige seine Kaderakte besaß, so nannte jeder DSR-Seemann eine Akte des Ministeriums für Staatssicherheit sein eigen, die zur Wende eifrig geschreddert wurden. Aus der persönlichen Aktenlage ist zu vermuten, dass nach

Ausscheiden aus der Seefahrt eine VSH-Karteikarte (Vorverdichtungs-, Such- und Hinweiskartei) in Rostock verblieb. Diese wurden nur für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich der einzelnen Dienststellen geführt. In diesen Karteien wurden Informationen zu Personen vermerkt und gegebenenfalls laufend ergänzt, an denen aus sicherheitspolitischen Gründen ein Interesse bestand. Damit konnte die entsprechende Dienststelle kurzfristig auf die für sie relevanten

Seibicke Friedrich
Name Vorname

Y 37- K11

Funkname - Fritz -

DA-Nr. 894

Geburts- und weitere Namen

10 07 44 4 13 8 27

Geurtsdatum

Wemungen DDR

Geurtsort

2400 Rittenburg

Wohnort

Enck-Geckel-St. 6

Träger

Zug f. d. Bedienung v. Großraumfunk

Seibicke LPS

Arbeitsstelle

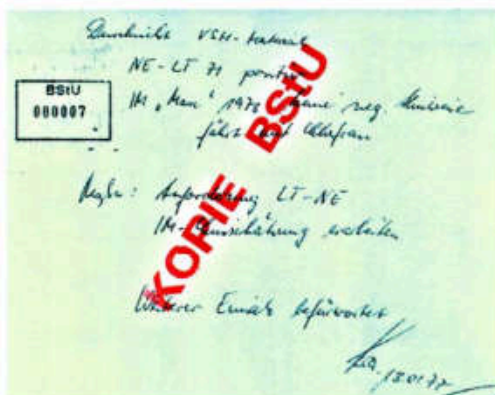
37 Funkamt Log. Sender Weiden

7220 Pagan

401 Daten/Schlüssels/Meldungen auf Rückseite eintragen

Informationen zugreifen. In der nun an Land zuständigen Bezirksverwaltung (BV) oder Kreisdienststelle (KD) wurde dafür ggf. eine neue VSH-Karteikarte angelegt. Die Vorverdichtungskarteikarte im Beispiel wurde ausgestellt, weil das genannte Subjekt nach dem Ende seiner Seefahrtszeit als Amateurfunker (Rufzeichen Y37KM) weiterhin als unsicherer Kantonist galt, der geheime Informationen über einen aktuellen Regenschauer hätte außer Landes schmuggeln können.

Unter der Bezeichnung „Aktion Leuchtturm“ (LT) liefen die Überprüfungen von Bewerbern für die Handels- und Fischereiflotte. Daraus folgernd besaß jeder Seemann eine Akte. Aus der Notiz zu einer VSH-Karteikarte, s. Abb., lässt sich entnehmen, dass eine Nachermittlung (NE) 1971 günstig (positiv) verlief und ein IM Max 1973 ein hochinteressantes Urteil im stillen Kämmerlein an Bord ohne negative Hinweise fein säuberlich aufgeschrieben hatte. Als Maßnahmen wurden eine erneute Nachermittlung in der Aktion Leuchtturm und eine weitere IM-Einschätzung festgelegt. Augenscheinlich wurden die IM an Bord speziell beauftragt, sich auf der Reise bestimmten Personen zu widmen, und man beließ es nicht bei einer einmaligen Überprüfung. Kaum zu glauben, aber wahr.



Zum Glück wurde von der Stasi schließlich ein weiterer Einsatz befürwortet. Gleichwohl hing über jedem das Schwert des Damokles, konnte über jeden jederzeit ein Berufsverbot verhängt werden. Alle Seeleute wurden als ein Sicherheitsrisiko angesehen, als Einfallstor für die politisch-ideologische Diversion.

Es gab in der Vergangenheit von den westdeutsch geprägten Medien immer wieder Versuche, uns Seeleute pauschal in die Nähe des Regimes zu rücken. Ganz im Gegenteil, tatsächlich wurde die gesamte

Berufsgruppe durch dieses Staatsorgan verfolgt, ja verfolgt. Das lässt sich von Stahlkochern, Braunkohle-Kumpels und Konsum-Verkäuferinnen so nicht behaupten. Noch schlimmer traf es die „echten“ Genossen, die zusätzlich durch ihre Partei in Bedrängnis gerieten. Diese ausgewiesene Armseligkeit der politischen Führung wurde dem eigenen Selbsterhaltungstrieb folgend zumeist verdrängt oder achselzuckend hingenommen. An die revolutionäre Kraft der Arbeiterklasse glaubte mit den Jahren sowieso keiner mehr, um dieses Elend durch Bewusstsein zu kompensieren. Mancher tröstete sich auch mit dem Satz: „Selber schuld, wer unbedingt seine Tante in Hamburg besuchen muss oder seine Frau davonlaufen lässt, wenn er dadurch das Seefahrtsbuch verliert.“ Wer sich nicht beugen wollte, musste büßen. Andererseits, wie auch immer uns, den DSR-Seeleuten, das Schicksal mitgespielt hat, wir konnten es uns nicht aussuchen, als Ostdeutsche geboren worden zu sein. Wir haben einfach Glück gehabt. Sozialisiert unter dem Bundesadler, würde bei manchem von uns die „Kaderakte“ anders aussehen, von Seefahrt keine Spur, dieser besonderen Schule des Lebens. Auch wir würden dann wie esoterisch Verirrte darauf schwören, das persönliche Schicksal hänge vom Kreuz des Südens ab und gentechnisch unveränderter Frischkäse wäre das Maß der Dinge. Und manchem Altgläubigen begegnet auf der Überfahrt nach Helgoland der Herrgott, wenn die See hoch geht. Uns Diktatursozialisierten kam zwischen Cuxhaven und der Langen Anna höchstens Feuerschiff Elbe I in Sicht. Kaum zu glauben, aber wahr.

In jüngerer Zeit wird so mancher Zeitgenosse nur noch von seiner angeheirateten japanischen Kirschblüte in kurzen, liebevollen Sätzen bewertet: „Du alter weißer Mann schnarchst

lauter als die gesamte Regierungsbank!", „Oh Gott+in, du hast ja Recht, wenn du auf einen schnellen Klimawandel hoffst, die Heizkosten würden sonst unbezahlbar. Aber sprich nicht immer von der Mohrrübe, die heißt jetzt ‚Afrikanischer Schniedelwurz‘“. „Kaiser Wilhelm II. mag 1914 nur schlicht Deutsche gekannt haben. Als Nichtmenstruierender solltest du aber wissen, dass ich als deine alte weiße Lebensmensch:in im Jahre 2022 zwischen Deutsch-innen und +außen mit und ohne Glied unterscheide.“ „Stelle das Bier beiseite und schau dir als Einwohnender mal deine Bürger*innenmeister*innenkandidat*innen an!“ „Nach den Wachhabenden und Studierenden heißen nun auch eure Bordgeschichten-AutorInnen Kochende und Backende, Storekeepende und Nautikende.“ Heilige Sch...., so viel Schulmeisterei, ein Parteilehrjahr hätte nicht schlimmer sein können. Hat die Welt keine anderen Sorgen mehr? Bleiben Backende auf dem Einzylinder ebendiese oder mutieren sie zu Kackenden? „To be, or not to be, that is the question.“ Offensichtlich gibt es menstruierende Vaginabesitzende, früher auch Frauen genannt, denen es komplexbeladen am nötigen Selbstbewusstsein mangelt, eine immer noch schwärende Wunde der „Heimchen am Herd“-Gesellschaft. Wenn auch sie an der Seite ihrer männlichen Kollegen als Stewardessen auf einem Handelsschiff der DSR rund um die Welt, auf Abraumgeräten in der Braunkohle im Schichtdienst oder auf einem Schlenki im Großstadtverkehr in der rollenden Woche hätten „ihren Mann stehen“ dürfen, würden sie nicht derart darunter leiden. Anders ist die Fledderei an der Sprache von Luther, Goethe und Graf Luckner durch die Politikerdoppelpunktinnenkaste nicht zu erklären. Sie begnügen sich mit solchen Mätzchen, um von den wahren gesellschaftlichen Missständen abzulenken, die jeder Ostdeutsche nach der sogenannten Wende schmerzhaft kennenlernen musste, vor allem die Frauen, die der heutigen Zeit weit voraus waren, die zupacken konnten und nicht salbaderten, die in der geschlechtlichen Gleichstellung zu einer Rolle rückwärts genötigt wurden. „Gender-Aktivist:innen“ schwärmen von der geschlechterneutralen Sprache des Iran, einem Hort der Gleichberechtigung von Mann und Frau. Schlussfolgernd daraus die Warnung: Für Seeleute, die sich schon immer durch einen gesunden Menschenverstand auszeichneten, ist die sprachliche Geschlechterschwurbelei nicht ungefährlich, denn es könnte sie an diesem zweifeln lassen. Nicht umsonst ist „gendern“ das sächsische Wort für „absaufen“. Kaum zu glauben, aber wahr.

86 Prozent der Teilnehmer an einer Umfrage von MDRfragt, dem Meinungsbarometer des Mitteldeutschen Rundfunks, lehnten im Juli 2021 diesen Genderjargon ab. In einer Onlineumfrage von Civey im Januar 2022 votierten rund 95 Prozent der über 65-Jährigen gegen das Gendern. Heinz Rudolf Kunze spricht über dieses Zeugnis intellektueller Verwahrlosung von einer „ästhetisch unerträglichen Schändung unserer Sprache.“ (LVZ 30. Nov. 21) Dieter Hallervorden: „Die deutsche Sprache als Kulturgut gehört allen. Keiner hat das Recht, darin herumzupfuschen.“ (RND 29. Dez. 21) Auch Jürgen von der Lippe ist kein Freund des Genderns „- und auch nicht der politisch korrekten Sprache, die vorgibt, wann wer beleidigt zu sein hat.“ (LVZ 15/16. Januar 22) Wehe dem, der vor 1990 nicht politisch korrekt sprach, der war sein Seefahrtbuch los. Darum, wer schon einmal 40 Jahre mit einer aufs Auge gedrückten Ideologie leben musste, sieht eine solche destruktive Sprachdiktatur kritisch. Ein weiteres Paradoxon ist das enthemmte Gendern im Gegensatz zur vielfältigen kulturellen Bereicherung durch darüber hohnlachende junge Männer morgenländischen Phänotyps, nur zu vergleichen mit dem Kommando „Fall Anker“ bei der Lage des Maschinentelegrafen auf „Voll Voraus“. Mit ernsten Konsequenzen im Gebrauch von Küchenmessern. „Wenn du Angst vor Messern hast, darfst du den Job nicht machen.“ (ein DB-Mitarbeiter, OZ 11. Dez. 21.) 2020 gab es in Deutschland 55 Messerattacken pro Tag mit mindestens 100 Toten, so WELT. Jeder ordentliche DSR-Matrose trug ein bowie knife am Gürtel. Angriffe gegen die körperliche Unversehrtheit anderer damit sind nicht belegt. Democracy export, regime change und nation building wie in Jugoslawien, Irak, Syrien, in Afghanistan oder Ukraine, schlagen nun

einmal unkontrolliert zurück wie beim Festmachen eine gebrochene Leine. Klimarettung ist dagegen völlig nachrangig.

Damit schließt sich der Kreis und wir sind wieder bei dem verrottenden Haufen zu Beginn des Textes angelangt, so wie es einem auf Krawall gebürsteten, pervertierten Teil dieser Gesellschaft schon vor mehr als 50 Jahren prophezeit worden ist. Bertold Brecht: „Und sie sägten an den Ästen, auf denen sie saßen, und schrien sich ihre Erfahrungen zu, wie man besser sägen könne. Und fuhren mit Krachen in die Tiefe. Und die ihnen zusahen beim Sägen schüttelten die Köpfe und sägten kräftig weiter.“ Nach dem alten Babylon ist nun auch der letzte Rest von Kultur des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation dem Untergang geweiht. Die Bücherverbrenner von 1933 und die Denkmalstürmer nach 1945 und 1990 fühlen sich rehabilitiert. Allerdings, auch der Wandel der Seefahrt zu unseren Lebzeiten lehrt, nie blieb es so wie es war. „Früher war mehr Lametta“, sagte schon Opa Hoppenstedt. (Loriot) Dass sich daran in Zukunft etwas ändern könnte, glaube ich kaum.

Andreas Hommel

Die KoKo und der Seemann

Mit den Bildern dieses Beitrages geht ein Blick zurück in die deutsch-deutsche Vergangenheit. An ihnen hängt eine besondere Geschichte, die es wert ist erzählt zu werden, auch um dieses Gestern nicht ganz der Vergessenheit anheim fallen zu lassen.

Ich bekam eine Anzahl gerahmter Dias 1979 oder 1980 von einem damaligen Schwager, der in Leipzig als Möbelrestaurator in einer kleinen Firma tätig war. So lauteten zumindest seine Worte. Dabei handelte es sich nicht einmal um die halbe Wahrheit. Im Laufe der Zeit erhielt ich von ihm Schallplatten, verschiedene andere Dinge und eben diese Dias. Allerdings



konnte ich nur die Rahmen dieser Dias gebrauchen. In der Republik herrschte wieder einmal Knappheit an den 1000 kleinen Dingen. Die herausgelösten Diapositive bewahrte ich über die Jahrzehnte sorgsam auf. Soweit von meiner Seite die Herkunft der Fotos.

In Wahrheit bereiteten er und seine Kollegen historische Möbel, Ölgemälde, Porzellan, meist Meißen, wie ich mit eigenen Augen sehen konnte, und viele andere Kunstge-



genstände für den Verkauf an ausländische Kunden gegen Devisen auf. Diese Firma gehörte offensichtlich zu dem eng mit der Staatssicherheit verknüpften Firmengeflecht der Kommerziellen Koordinierung (KoKo) des Alexander Schalck-Golodkowski, die den Auftrag besaß, für die DDR Devisen und Embargoware zu beschaffen sowie die westdeutsche DKP und Westberliner SEW zu unterstützen. In diesem speziellen Falle handelte es sich um den Bereich der „Kunst- und Antiquitäten GmbH“, die Kulturgüter aus staatlichem und privatem Besitz gegen Devisen exportierte. Zur Absicherung der Geschäfte wurde eng mit den Fachabteilungen des Ministeriums für Staatssicherheit sowie der Zoll- und Steuerfahndung zusammengearbeitet. Mit fadenscheinigen Argumenten wurde wertvoller Kunstbesitz aus Privathand beschlagnahmt. (nach Wikipedia)

Ein unglaublicher Zufall verschaffte mir einmal den Zugang zu einem dieser Räume. Was dort zu sehen war, überstieg jegliche Vorstellung.

In diesem Zusammenhang muss nun ein eher unangenehmes Kapitel der Seefahrt in der DDR aufgeschlagen werden, denn einige Seeleute der Deutschen Seereederei haben die Möglichkeit genutzt, sich ins Ausland abzusetzen. Republikflucht nannte man das ja wohl umgangssprachlich. Hier kommt wieder diese kleine Firma ins Spiel, denn ein weiteres ihrer Betätigungsfelder war das besenreine Ausräumen von aus solchem Grunde verlassenen Wohnungen. In diesen Fällen wurde aus verständlichen Gründen offensichtlich keine normale Haushaltsauflösung vorgenommen. Aus einer jener Wohnungen, die einst einem DSR-Seemann gehört haben musste, stammen diese Dias.

Offensichtlich war jener Seemann in den 1970er-Jahren auf dem Massengutschiff MS RIESA (I) gemustert, das am 8. Januar 1965 an die Deutsche Seereederei verkauft wurde. Bei seiner Indienstellung im Jahre 1956 war es der größte Trockenfrachter der Welt. Da die RIESA (I) im Dezember 1979 bei der DSR außer Dienst gestellt worden ist, lässt sich der Aufnahmezeitraum der Bilder eindeutig begrenzen.

Über den Seemann, der diese Fotos einst schoss, gibt es nicht mehr Informationen als die, welche sich aus seinen Bildern herauslesen lassen.





Einige Fotos sind in Rio de Janeiro entstanden, andere während einer Äquatortaufe. Als fotografierender Zaungast der Äquatortaufe hatte er diese offensichtlich schon einmal hinter sich gebracht. Es könnte sich um einen Mannschaftsdienstgrad gehandelt haben, der aus Leipzig oder mindestens aus Mitteldeutschland stammte. Ob aus dem Bereich Deck oder Maschine lässt sich nicht herauslesen. Mitte Zwanzig könnte er alt gewesen sein, und er pflegte ein freundschaftlich-kameradschaftliches Verhältnis zu den Stewardessen. Er nahm an Ausflügen teil und war dort mit mehreren Bordkameraden unterwegs. Unter anderem muss er den Zuckerhut in Rio bestiegen haben.

Auf Grund der inzwischen vergangenen mehr als 40 Jahre dürfte

auch dieser Seemann inzwischen das Rentenalter erreicht haben. Sollte er auf diesem Wege Kenntnis von seinen noch vorhandenen Diapositiven erhalten und damit verbundene Erinnerungen auffrischen wollen, könnte er sie gerne wieder in Besitz nehmen. Vielleicht erkennen sich manche Besatzungsmitglieder trotz äquatorialer Verkleidung wieder, die zu den Umständen weitere Informationen liefern können, um das Geheimnis dieser Dias zu lüften. (Hinweise an bordgeschichten@seeleute.de)



Heute sehr unangenehm

Wenn Hamburg am Freitag dieser Woche den 775. Geburtstag seines Hafens zelebriert, feiert die Sowjetzone mit: Am selben Tag eröffnet der „VEB Deutsche Seereederei“, Rostock, einen regelmäßigen Liniendienst über Hamburg nach England.

Damit führen nunmehr ein halbes Dutzend sowjetzonale Liniendienste von Westdeutschlands größtem Seehafen aus in alle Welt – eine Expansion, die Prokurist Schäfer von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen so kommentiert: „Diese Leute werden sehr, sehr unangenehm.“

Schäfer hält es nur noch „für eine Frage der Zeit“, dass die Rostocker auch Bremen im Liniendienst ansteuern werden: „Man muss annehmen, dass die ihre Linien in Zukunft noch erheblich ausweiten werden.“

Schon jetzt bedienen Zonenschiffe – durchweg kombinierte Fracht- und Passagierschiffe bis zu 10 000 BRT – via Hamburg: die Levante, Indien und Pakistan, Rote-Meer-Häfen, Ostafrika und – im Gemeinschaftsdienst mit polnischen und tschechoslowakischen Staatsreedereien – auch Westafrika.

Die neue Linie, die am 8. Mai eröffnet wird, soll die englischen Häfen Hull und Goole anlaufen. Dr. Hans-Heinz Pöhl vom Verband Deutscher Reeder: „Die wollen Devisen verdienen.“ Westdeutsche Reeder befürchten, dass sich Ulbrichts volkseigene Schiffsfirma auch im neuen Liniendienst einer Praxis bedienen wird, die sie jedenfalls bisher schon angewandt hat: Dumping.

Die Hamburger Maklerfirma H. C. Röver, Platzvertreter der Rostocker, versichert zwar: „Wir quotieren die allgemeinen Tarifraten.“

Aber nach Feststellung westdeutscher Konkurrenten unterbietet die Zonen-Reederei auf ihren anderen Linien die Frachtraten um zehn bis 20 Prozent. Die „Nahost-Gemeinschaft“ in Hamburg – ein Zusammenschluss westdeutscher und schwedischer Levante-Reedereien – vermutet sogar Preisnachlässe „bis zu 50 Prozent“.

Problemlos erscheint die maritime Expansion der DDR nur der Besatzung des „Willkomm Höft“, jener Schiffsbegrüßungsanlage vor der Einfahrt zum Hamburger Hafen, die jedes Schiff mit Abspielen der jeweiligen Nationalhymne und Dippen der Hamburger Flagge willkommen heißt.

Schiffsbegrüßer Hans Bela: „Wir machen das genauso wie bei bundesdeutschen Schiffen: Wir dippen unsere Flagge und spielen das Deutschlandlied. Eine andere Hymne kenne ich ja gar nicht.“

(aus: DER SPIEGEL, 19/1964)

Wie auf St. Pauli

Mit rabiatischen Mitteln behindert die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd die Sanierung der Ost-Konkurrenz. Eckart van Hooven von der Deutschen Bank mischt kräftig mit.

Schrill dröhnt das Deutschlandlied über die Elbe hin zur flussaufwärts fahrenden ARNSTADT. Es ist die übliche Begrüßung von See kommender Schiffe am Willkommhöft in Wedel bei Hamburg.

Kapitän Götz Keipus, 51, lässt den Routinegruß erwidern – kurzes Dippen der deutschen Flagge. Früher, wenn Keipus den Hamburger Hafen anlief, wurde sein Frachter mit der DDR-Hymne empfangen. Da wehte noch Schwarz-Rot-Gold mit Hammer und Zirkel am Mast. Kaum ein halbes Jahr ist das her.



MS ARNSTADT in der Warnowwerft (1987)

Die ARNSTADT, die in Hamburg Container für Westafrika lädt, gehört zur stattlichen Flotte der DSR Deutsche Seereederei Rostock GmbH. Rund 140 solcher Ost-Pötte befahren noch die Weltmeere.

Auf eine Milliarde Mark schätzen Experten den Wert der einstigen DDR-Handelsflotte. Kaum ein anderer der früher volkseigenen Betriebe kann solch eine positive Bilanz vorlegen.

Doch die Zukunft ist unsicher, für die ARNSTADT und ihre 21 Besatzungsmitglieder ebenso wie für alle anderen Schiffe der DSR, die jetzt zum Vermögen der Berliner Treuhand gehören. 30 betagte DSR-Frachter sind bereits verkauft, meist an Länder der Dritten Welt. Wie viele Schiffe bei der Reederei bleiben, wie viele der noch rund 9000 Beschäftigten, Seeleute wie Landvolk, ihren Job behalten werden kann niemand sagen.

Möglicherweise schon in dieser Woche wird über die Zukunft der DSR entschieden. Bei der Treuhand in Berlin liegt das Überlebenskonzept der Rostocker. Die ostdeutsche Reederei soll einen weltweiten Liniendienst mit der Bremer Senatorlinie und der koreanischen Reederei Cho Yang aufziehen, sechs neue, hochmoderne Containerfrachter sollen die DSR stärken. Schifffahrtsexperten geben einer umgerüsteten DSR gute Chancen, im hart umkämpften internationalen Schiffsverkehr Kurs halten zu können. Doch gerade die schönen Aussichten sind es, die der DSR Schwierigkeiten bereiten.

Durch die Rostocker könnte westlichen Reedereien eine unliebsame Konkurrenz erwachsen. Vor allem Hapag-Lloyd (HL) in Hamburg, größte der deutschen Reedereien, müht sich, die mecklenburgische Schifffahrtlinie zu stören.

„Wir sehen uns einer nie geahnten Opposition gegenüber, die keine Mittel scheut“, klagt DSR-Aufsichtsratschef Hans Reich, im Hauptberuf stellvertretendes Vorstandsmitglied der Kreditanstalt für Wiederaufbau in Frankfurt.

Ein erbitterter Streit ist entbrannt um das Wohl und Wehe der ostdeutschen Schifffahrtlinie. „Da geht es zu wie beim Preisboxen auf St. Pauli“, sagt ein Hamburger Reeder.

Als hartnäckigsten Quertreiber haben die ostdeutschen Seefahrer einen Mann ausgemacht, der eigentlich ganz andere Sorgen haben sollte. Eckart van Hooven, 65, Vorstandsmitglied der Deutschen Bank mit Sitz in Hamburg. Als Aufsichtsratschef der DMS Rostocker Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG ist der umtriebige Banker zuständig für die vom Konkurs bedrohte Werftindustrie in Deutschland-Ost.

Das wäre wahrlich Arbeit genug. Doch der gebürtige Hamburger fühlt sich auch anderen verbunden. Seit langem schon sitzt er als stellvertretender Vorsitzender im Hapag-Lloyd-Aufsichtsrat. Das verpflichtet, zumal 12,5 Prozent der HL-Aktien der Deutschen Bank gehören. Am liebsten hätte van Hooven die Leitung des DSR-Aufsichtsrats wohl mit übernommen und damit den gesamten maritimen Bereich der alten DDR unter seine Kontrolle gebracht. Da das kaum durchsetzbar gewesen wäre, versuchte er, wenigstens Experten seiner Wahl in die DSR zu bugsieren – etwa Dieter Ulken, Vorstandsmitglied bei Hapag-Lloyd.

Treuhand-Chef Detlev Rohwedder mochte nicht mitziehen. Ulken blieb ebenso draußen vor wie andere Manager, die van Hooven intern vorgeschlagen hatte.

An der Küste ist es längst kein Geheimnis mehr, dass die angestrebte Kooperation zwischen der bislang nur mäßig erfolgreichen Senatorlinie und der Deutschen Seereederei den Hapag-Lloyd-Managern nicht ins Konzept passt. „Die haben gemerkt“, sagt Senator-Chef Karl-Heinz Sager, „dass da eine leistungsstarke Organisation entstehen kann.“

Wo immer es geht, macht van Hooven hinter verschlossenen Türen Front gegen die Rostocker. Gegenüber Treuhand-Managern und in seinem DMS-Aufsichtsrat etwa wettete der Bankier heftig gegen DSR-Aufseher Reich. Der Frankfurter Kollege sei für die Aufgabe kaum der richtige Mann – „dem fehlt der Überblick“.

Natürlich passt es von Hooven auch nicht, dass Reichs staatliches Geldinstitut die geplanten sechs DSR-Neubauten allein finanziert. Bei einem Kredit von 460 Millionen Mark, das sind 80 Prozent der Gesamtkosten, würde die Deutsche Bank auch gern mitverdienen.

Ärgerlich zumindest ist, dass die neuen Containerschiffe nicht auf den notleidenden Ost-Werften gebaut werden sollen, sondern bei westdeutschen Konkurrenten in Kiel, Bremen und Emden. Doch Reich kann nachweisen, dass die Werften in Mecklenburg-Vorpommern den Großauftrag abgelehnt haben. Sie sehen sich technisch nicht in der Lage, die Schiffe zu bauen.

Küstendenker van Hooven propagiert einen weitergehenden Plan für die Zukunft der Ost-Reederei. „Die DSR-Schiffe“, schlägt er intern schon seit längerem vor, „sind das Tafelsilber Mecklenburgs – das gilt es jetzt zu veräußern.“ Der Erlös, so der Banker, könne für Sozialpläne der notleidenden Werftindustrie im Osten verwendet werden.

Die Wühlarbeit zeigt offenbar Wirkung. Im Februar stoppte die Berliner Treuhand vorerst die bereits genehmigten Neubauten. Alles solle, so hieß es lapidar, noch einmal gründlich geprüft werden.

Es mag dabei durchaus hilfreich gewesen sein, dass Hapag-Lloyd gute Verbindungen zur Treuhand hält. Verwaltungsratschef Jens Odewald sitzt bei Hapag-Lloyd im Aufsichtsrat, sein Stellvertreter Otto Gellert pflegt enge Beziehungen zu HL-Vorstandsvize Bernd Wrede. Aufsichtsratschef Andre Leysen wiederum sitzt im Verwaltungsrat der Treuhand.

Im Aufsichtsrat der Ost-Werften rührt sich unterdes Widerstand gegen die plumpe Interessenpolitik des Vorsitzenden van Hooven. Entschuldigend schrieb Schiffbau-Verbandschef Norbert Henke, der neben van Hooven im DMS-Aufsichtsrat sitzt, an Reichs Kreditanstalt für Wiederaufbau: „Wir wenden uns ausdrücklich gegen alle Tendenzen und Bestrebungen, die aus zum Teil durchsichtigen Überlegungen darauf gerichtet sind, die Schaffung einer wettbewerbsfähigen ostdeutschen Schifffahrt zu verhindern.“

Der Kleinkrieg an Land hat sich bei Ostdeutschlands Seeleuten herumgesprochen. „Es ist schon erschreckend“, sagte ARNSTADT-Kapitän Keipus, „wie ein paar westdeutsche Herrgötter mit unserer Zukunft spielen.“

(aus: DER SPIEGEL 12/1991)

Republikflucht

Mit Inkrafttreten des Strafgesetzbuches der DDR am 1. Juli 1968 wurde der „ungesetzliche Grenzübertritt“ mit Strafen bis zu acht Jahren Freiheitsentzug verfolgt. In der Behördensprache trat dieser Terminus an die Stelle der „Republikflucht“ gemäß dem Pass-Gesetz der DDR vom September 1954. Allerdings blieb es im allgemeinen Sprachgebrauch weiter bei der Republikflucht.

Der Straftatbestand des ungesetzlichen Grenzübertritts traf in der Regel auf DDR-Seeleute nicht zu. Sie hatten das Land ja behördlich genehmigt verlassen. Allerdings war der Flucht die Nichtrückkehr in die DDR ohne behördliche Genehmigung strafrechtlich gleichgestellt, wodurch auch eine unbekannte Anzahl von DSR-Seeleuten zu „Gesetzesbrechern“ wurde. Trotz aller Maßnahmen konnte das nicht verhindert werden. Ich selbst habe in meinen 35 Jahren bei der Deutschen Seereederei nur wenige Fluchten erlebt. Werden die vielen Möglichkeiten, die es gegeben hätte, in Betracht gezogen, haben insgesamt verhältnismäßig wenige DDR-Seeleute ihre Schiffe gen Westen verlassen.

Als ich 1962 meine Matrosenlehre begann, flüchteten gleich in der ersten Woche zwei Lehrlinge, ein Steward und ein Maschinen-Assistent durch einen Sprung ins Wasser vom Schiff. In der Zeit nach dem Mauerbau war das nicht die Ausnahme. Während meiner anschließenden sechsjährigen Matrosenzeit ist keiner meiner Kollegen „abgehauen“. Erst als ich Kapitän geworden war, erlebte ich gleich drei Republikfluchten kurz nacheinander. Als Schiffsführer bekam man dann richtig Ärger.

Während meiner ersten Reise als Kapitän verschwand in Lübeck der Chief mit Ehefrau. Das war für mich ein harter Schlag, denn ich kannte die Familie schon sehr lange. Wir fuhren beide, ich als I. Nautischer und er als I. Technischer Offizier, zwei Jahre zusammen auf der ALDEBARAN. In Lübeck befanden sich nach dem Mittagessen alle auf ihren Kammern im „Suppenkoma“. Da klopfte es an meine Tür und der Chief steckte den Kopf rein: „Ammi, wir sind gegen 16 Uhr wieder an Bord.“ Ich habe noch hinterhergerufen, sie sollen gucken, welche schönen Filme gespielt werden. Damals standen Softpornos vom Typ Schulmädchenreport hoch im Kurs.

Um 16 Uhr kam nicht der Chief samt Frau, sondern der Makler mit der Hiobsbotschaft an Bord, dass beide nicht zurückkommen würden. Und das gleich auf meiner ersten Reise als Kapitän! Sofort musste ich Meldung an die Reederei machen. Mir wurde versichert, dass am nächsten Tag bis zum Auslaufen Ersatz an Bord kommen würde.

Als wir sechs Wochen später in Wismar einliefen, wunderte ich mich, dass ich von unseren Behörden nicht zu dem Vorfall befragt wurde. Vielleicht hatte sich der Chief mit einem bestimmten Auftrag „abgesetzt“? Das erwies sich allerdings als unwahrscheinlich, denn Jahre später erzählte mir ein Besatzungsmitglied, dass er über die DSR die Wohnung meines ehemaligen Chiefs in Rostock samt Inventar bekommen habe.

Nach 1978 winkte mir einmal im Heimaturlaub eines Abends der Postbote zu: „Seemann, du wirst gebraucht!“ Also war ich am nächsten Tag bei der Inspektion in Rostock. Ich sollte den Kapitän auf der ZURROW vertreten. Als ich vom Dispatcherauto am Platz 37 abgesetzt wurde, wartete dort schon ein blonder Matrose, der einen anderen Matrosen ablösen sollte. Nach Kapitänsübergabe und Proviantübernahme fuhren wir nach Gent, Autobleche für Malmö und Trelleborg laden. Die Überfahrt nach Malmö dauerte knapp drei Tage. Dort kam

beim Mittagessen der Koch zu mir und wollte unbedingt an Land. Eigentlich war er kein regelmäßiger Landgänger, umso mehr ein starker Kaffeetrinker. Seinen Schnaps hatte er verschauert und für den Ertrag wollte er bestimmt schwedischen Löffberg-Kaffee einkaufen.

In dieser Zeit nach 1978 wurden auf DSR-Schiffen die Gangwaywachen und der Gruppenlandgang eingeführt. Ich erklärte ihm, er solle sich einen wachfreien Matrosen suchen, denn alleine dürfe er nicht an Land. Mit dem neu gemusterten Matrosen verließ der Koch das Schiff, kam nach einer Stunde wieder zurück und fragte, ob der Matrose schon wieder an Bord wäre. Da wir ihn nicht finden konnten, inspizierte ich seine Kammer. Alles war vorhanden, nichts deutete darauf hin, dass er nicht zurückkehren würde. Allerdings wunderte ich mich, dass seine gesamten Schul- und Ausbildungsunterlagen auf der Back lagen. Um 17 Uhr ging ich ins Maklerbüro und verlangte die Telefonnummer des westdeutschen Konsuls in Malmö. Ich hatte kaum die Nummer gewählt, als der Konsul mich auch schon mit Namen ansprach. „Herr Kapitän Ammersdörfer, ich habe den Herrn S. vor mir sitzen, der mir erklärt, nicht mehr an Bord zurückkehren zu wollen. Ich bitte sie, die Utensilien des Herrn S. an den Makler zu übergeben.“ Ich musste dem Konsul erklären, dass wir in 30 Minuten ablegen müssten, der Lotse schon bestellt wäre und wir dann nach Rostock versiegeln würden. Das sah der Konsul ein: „Ja, dann hat Herr S. Pech gehabt und ich wünsche Ihnen eine gute kurze Überfahrt.“

Nun hatte ich den Salat. Ich hätte sofort verschlüsselt in Rostock Meldung machen müssen, aber um 18 Uhr war Löschende, der Lotse schon an Bord. Wir mussten auch noch in Trelleborg die Restladung von 300 Tonnen loswerden. Abends rief ich über Rügen Radio einen sehr guten Bekannten bei der DSR an und teilte ihm mit, der dritte Mann vom Skatverein hätte sich nicht wieder gemeldet. Ich bat ihn, das so weiterzugeben. Unsere Lage war kritisch, denn ich hätte mit einem Mann weniger Besatzung nicht auslaufen dürfen. Von Malmö bis Trelleborg brauchten wir nur wenige Stunden. Da wir in Malmö schon einklariert worden waren, kamen in Trelleborg keine Behörden an Bord und so fragte niemand nach dem Matrosen. Früh um 5 Uhr liefen wir schon in Trelleborg ein. Um 6 Uhr begannen die Löscharbeiten. Um 11 Uhr befanden wir uns wieder auf See und machten kurze Zeit später im Rostocker Stadthafen fest.

Dort standen schon zehn Mann von der „Sicherheit“ vor der Gangway. Jedes Crewmitglied wurde einzeln vernommen. Weil der weggebliebene Matrose neu an Bord war und keiner ihn näher kannte, konnten sie alle nur sagen, netter Kerl, sie hätten das nicht von ihm gedacht. Über seine Beweggründe ist mir nichts bekannt geworden. Letztlich war ich froh, dass sich das Seefahrtsamt wegen der Umstände nicht bei mir gemeldet hat.

Und nun zu meinem dritten „Ausreißer“. Wir waren in der Linienfahrt Rostock – London / Gravesend eingesetzt. In Rostock hatten wir einen neuen zusätzlichen Maschinenassistenten an Bord bekommen. Er war freundlich und hatte sehr viel zu erzählen, unter anderem, dass er fast ein Jahr im Krankenhaus in Hamburg zugebracht habe. Bei einem Ankermanöver war die Ankerkette gebrochen und hatte ihm beide Knie zerschlagen. Er bekam neue Knie.

Nun lagen wir in Gravesend und das Wochenende vor uns. Nach dem Abendbrot kam der Elektriker und wollte mit dem Assi an Land gehen. Ich wünschte beiden einen schönen Landgang. Um 20 Uhr waren wir alle in der Messe versammelt und guckten TV. Da kam plötzlich der Elektriker ganz aufgeregt in die Messe gelaufen und fragte, ob der Assi schon an Bord wäre. Sofort klingelte es in meinem Kopf. So etwas hatte ich doch schon einmal erlebt! Ich lief runter in seine Kammer. Alle seine Sachen befanden sich dort. Ein

grüner Scheck der Reichsbahn-Sparkasse Greifswald und ein Zettel lagen auf dem Tisch. Drauf stand: „100 Mark für die Unkosten an Getränken und Transitwaren und der Rest als Abschiedsgeschenk.“ Das Prozedere in Rostock würde wieder dasselbe sein wie immer: Fragen über Fragen. Viel antworten konnten wir nicht, wir kannten ihn ja kaum. Ich musste wieder Meldung machen.

Vier Tage später kamen wir in Rostock an. Das Verhör dauerte zwei Stunden. Von diesem Ausreißer wusste ich danach den Grund, weshalb er wegblieb. Dieser Maschinenassistent hatte sich während seines Aufenthalts in der Hamburger Klinik in eine Krankenschwester verliebt. Gegen die Liebe zu einer Krankenschwester konnte die Liebe zum Arbeiter-und-Bauern-Staat nicht mithalten. Das konnte ich sogar verstehen. Schon am nächsten Tage wird er in Hamburg bei seiner Liebe gewesen sein. Aber warum nutzte er seine Chance nicht schon im Nord-Ostsee-Kanal?

Mein Resümee: Während meiner Fahrtzeit bei der DSR habe ich nur diese Republikfluchten miterlebt, und diese Zahl bei den vielen Seeleuten, mit denen ich zusammen gefahren bin. Keinesfalls möchte ich die Zeit zurückdrehen. Gleichzeitig bin ich froh, erlebt zu haben, dass vielen jungen Menschen in diesem vergangenen Staat ermöglicht wurde, ohne finanzielle Not eine fundierte Ausbildung nach ihren Fähigkeiten zu bekommen. Deshalb meine ich auch, dass es nicht viele Gründe gab, von einem DSR-Schiff „auszureißen“.

Wolfgang Wendrich

Versuchte Republikflucht oder nur Unbedachtsamkeit?

1967, ich ein Neuling bei der Seefahrt. Wir liegen mit dem Holzfrachter HELLERAU im Lenin-grader Holzhafen. Am Vormittag hat hinter unserem Schiff ein Küstenmotorschiff, kurz Kūmo genannt, festgemacht. Am Heck steht der Heimathafen: RENDSBURG, also ein Landsmann, nur aus dem westlichen Teil unseres Vaterlandes. Sein Bug liegt ganz dicht hinter unserem Heck, und wenn die Decksebenen gleichhoch wären, könnten wir uns beinahe die Hände reichen. An der Gangway des Rendsburger Schiffes steht ein Posten der sowjetischen Armee. Ich nehme an, dass es ein Grenzsoldat ist. Bei uns steht keiner und auf meine Frage, warum das so ist, antwortet mir der Wachmatrose unseres Dampfers: „Die DDR-Schiffe gehören zu den RGW-Staaten und sind somit Verbündete der Sowjetunion. Unser Dampfer ist hier sehr gut bekannt und ich glaube, es gibt da sogar einen Freundschaftsvertrag mit dem Hafen. Die Sicherheitsorgane verzichten deshalb auf einen militärischen Kontrollposten vor dem Schiff und überlassen die Kontrollen uns selbst“. „Was muss denn da kontrolliert werden?“, frage ich weiter. „Es soll vorgekommen sein, dass sich zwielichtige Gestalten heimlich aufs Schiff geschlichen haben, um dann als ‚blinde Passagiere‘ die Seegrenze der Sowjetunion illegal zu überqueren. Um solche sogenannten Überschmuggler zu verhindern, stellt man einfach ein oder zwei bewaffnete Posten vor das Schiff.“

Mit diesen Worten versucht mir unser Wachmatrose die Sachlage zu erklären. Ich gebe mich damit zufrieden und denke nicht weiter darüber nach. Ein Fehler, wie sich später herausstellen wird.

Das Abendessen ist vorüber und da es noch nicht dunkel ist, halte ich mich auf dem Achterschiff hinter der Kombüse auf. Es ist ein milder Herbstabend und an der Reling stehend blicke ich hinüber auf die Back des Rendsburger Kūmos. Einige Leute beschäftigen sich dort mit dem Ladegeschirr und andere stehen nur so herum.

Trotz der staatlich festgelegten „Klassenfeindschaft“ zwischen Ost und West ergeben sich unter Seeleuten immer Gespräche, egal worum es auch gehen mag. Die Back des Kūmos liegt knapp einen halben Meter tiefer als unser Achterdeck und ich kann den westdeutschen Seemännern beinahe in die Augen schauen. Auf die Bierflasche deutend, die ich halbgeleert in der Hand halte, spricht mich einer der Männer des Kūmos an: „Hallo Seemann, habt ihr denn ausreichend Bier an Bord, und könntest du eine Kiste an uns verkaufen?“ „Ich weiß nicht ob das geht, aber ich werde mich mal drum kümmern. Einen Augenblick, ich komme gleich wieder“, antworte ich und gehe zu unserer Chefstewardess, die sich noch in der Messe aufhält. Ohne Komplikationen erhalte ich eine Kiste Hafenbräu aus ihrer Getränkelast. Sie schreibt das Bier auf meine Rechnung in das große Getränkebuch ein. Vermutlich denkt sie, dass ich meinen Einstand geben will. An diesen denke ich in diesem Augenblick überhaupt nicht, denn mir ist eine wesentlich bessere Idee gekommen: „Eine gute Gelegenheit, ein paar DDR-Mark problemlos in Westmark umzuwandeln. Meine Getränkerechnung muss ich am Ende der Reise in DDR-Mark begleichen und hier bekomme ich das Geld für den Kasten Bier in frei konvertierbarer Währung sofort auf die Hand!“

Mit der Bierkiste an Deck zurückgekehrt, balanciere ich sie über die Relling hinunter auf die Back zu den Rendsburger Fahrensleuten. Das Bier wird dort mit lautem Hallo in Empfang genommen, und die freundliche Einladung, auf dem Kūmo einen Schluck Bier mitzutrinken, nehme ich dankend an.

Ich springe also kurzentschlossen, nur mit dem Trainingsanzug bekleidet, bedenkenlos hinüber auf das Deck des Rendsburger Schiffes. Ich freue mich ehrlichen Herzens darüber und finde es phantastisch, mit den Landsleuten aus dem westlichen Teil Deutschlands anstoßen und ein wenig plaudern zu können.

Zur versammelten Meute gesellt sich der Leitende Ingenieur und bezahlt an mich die Kiste Hafenbräu. Er gibt sozusagen für alle einen aus. Er hat seine mitreisende Ehefrau an Bord und als er erfährt, dass ich aus dem Osten komme, lädt er mich ins Innere des Schiffes, in seine Kabine ein. Der Chieff und seine Gattin haben Verwandte in der DDR, und so entspinnt sich sogleich das übliche Frage- und Antwortspiel über aktuelle Ereignisse und Begebenheiten.

Zur Freude aller stößt nun der Kapitän noch zu unserer Runde und spendiert eine Flasche Sekt zu Bier und Cognac, denen wir schon reichlich zugesprochen haben. Dass mein Aufenthalt auf dem West-Kūmo irgendwelche Probleme auslösen würde, war mir bis dahin nicht in den Sinn gekommen. Meine Arbeitskollegen auf der HELLERAU hatten ja gesehen, wohin ich mit dem Bierkasten gegangen war und wissen also, wo ich zu finden bin. Obendrein habe ich auch wachfrei, sozusagen offiziell Feierabend. An den sowjetischen Grenzposten da unten an der Gangway denke ich in dieser frohen Runde überhaupt nicht.

In der Kammer des Chieffs ist es gemütlich und es herrscht eine lustige, ja beinahe ausgelassene Stimmung. Schlagartig ändert sich die Situation, denn plötzlich steht ein sowjetischer Offizier in Begleitung von zwei bewaffneten Soldaten der Grenztruppen in der Tür. Im ersten Moment glaube ich, der Besuch dieser uniformierten Abordnung betrifft den Ladeprozess dieses Schiffes und soll zur Klärung irgendwelcher Schwierigkeiten beitragen. Hinsichtlich dessen bin ich aber schwer im Irrtum, denn der Besuch der Grenzsoldaten der UdSSR gilt ausschließlich mir, oder besser gesagt, meinem „illegalen Aufenthalt“ an Bord des Kūmos aus der BRD.

Augenblicklich tritt peinliche Stille ein wie der sowjetische Offizier dem Kapitän erläutert, dass es verboten ist, einen ostdeutschen Seemann ohne gültige Erlaubnis der Behörden an Bord eines westdeutschen Schiffes zu beherbergen. Der Kapitän wird nun fürchterlich böse und versucht dem Offizier klarzumachen, dass er darüber zu entscheiden gedenke, wer sein Gast ist und wie lange der an Bord seines Schiffes verweilen darf. Der reichlich genossene

Alkohol und die sprachlichen Verständigungsprobleme führen schließlich zu einer heftigen Debatte zwischen dem deutschen Kapitän und dem Vertreter der sowjetischen Staatsmacht. Mit dem Erkennen der gegenwärtigen Lage bin ich augenblicklich stocknüchtern, und mit Hilfe meiner geringen russischen Sprachkenntnisse mische ich mich in das mittlerweile lautstarke Wortgefecht ein. Mir wird schnell klar, wie dieses Problem unauffällig und schnell gelöst werden kann und muss, und zwar: Ich, der Seemann aus der DDR, müsse auf schnellstem Wege zurück auf das DDR-Schiff. Am besten auf dem gleichen Wege, wie er es verlassen hat und somit wäre alles wieder in Ordnung oder auf Russisch „odschen karascho“.

Diese Feststellung und Lösungsvariante will der Kapitän vorerst absolut nicht verstehen und begreifen. Blitzschnell überlege ich, was wohl in den Köpfen der sowjetischen Posten vorgehen könnte: „Glauben die vielleicht, dass ich die DDR auf diesem Wege verlassen, also ‚abhauen‘ will?“ oder „Nehmen die eventuell an, dass ich gegen meinen Willen auf dem Kūmo festgehalten werde oder ganz und gar ‚gekidnappt‘ werden soll?“

Ein Gesichtspunkt scheint mir im Augenblick der wahrscheinlichste zu sein, nämlich: Die Wachtruppe hat mein unerlaubtes „Hinüberspringen“ auf das Rendsburger Kūmo wohl bemerkt, aber vielleicht angenommen, dass ich alsbald auf den DDR-Holzfrachter zurückkehren würde. Dieses Alsbald trat aber nicht ein, sondern der Aufenthalt zog sich über einen längeren Zeitraum hin. Der Zeitpunkt der Wachablösung des sowjetischen Postens rückte immer näher, und wenn ich bis dahin nicht zurück auf das DDR-Schiff gelangen sollte, müsste sicherlich eine Meldung über diesen Vorfall gemacht werden.

Um diese peinliche Maßnahme zu verhindern, hat der Vorgesetzte des Wachpostens, jener Offizier, die Initiative ergriffen und ist auf das Kūmo gekommen, um meinen Rückmarsch unkompliziert, schnell und ohne Aufsehen zu organisieren. Auf meinem Schiff hätte man garantiert erst morgen früh beim Wecken gemerkt, dass ich noch nicht von meinem nächtlichen Ausflug zurückgekehrt bin.

All diese Überlegungen spreche ich laut aus und finde sofort beim Chief und seiner Frau volle Zustimmung und Unterstützung. Zum Glück gelingt es uns, diese Erkenntnisse dem noch immer wütenden „Alten“ des Kūmos beizubringen und ihn davon zu überzeugen, dass es wohl für alle Beteiligten die beste Lösung ist, wenn ich mich nun vom Schiff und den so gastfreundlichen Menschen darauf zurückziehen werde.

Die sowjetischen Soldaten erkennen scheinbar meine Absicht und ihre Mienen werden augenblicklich freundlicher. Nachdem ich mich bei meinen Landsleuten vom Rendsburger Schiff herzlich bedankt und freundlich verabschiedet habe, geleiten sie mich, sichtlich erleichtert über den guten Ausgang der Situation, den Niedergang im Schiff hinab aufs Lade-deck. Der Rückweg von Schiff zu Schiff über die Bordwände ist nun nicht mehr möglich, da der Höhenunterschied zwischen den Frachtern durch das Beladen unseres Schiffes immens größer geworden ist. So nehme ich nun den Weg über Land, ein paar Schritte auf der Pier, hin zu unserer Gangway. Die sowjetischen „Grenzer“, noch immer merklich erfreut über den glimpflichen Ausgang meines Abenteuers, klopfen mir zum Abschied kameradschaftlich auf die Schulter, und mit einem herzlichen „Doswidanija“ (Auf Wiedersehen) gehen wir auseinander. Unser Wachmatrose hat von diesem Ausflug absolut nichts mitbekommen, und er wundert sich nicht einmal darüber, dass ich nicht im Landgangsbuch eingetragen bin. Vermutlich glaubt er, dass ich die Festmacherleinen des Schiffes auf der Pier kontrolliert habe.

Nun liege ich in der Kojе und kurz vor dem Einschlafen kommt mir erst richtig zu Bewusstsein, welch makabre Folgen mein unbedachter Nachbarschaftsbesuch für mich und auch für unser Schiff hätte haben können. Bei strengster Bewertung wäre es bestimmt nicht schwierig gewesen, an bestimmter Stelle diese Aktion als „versuchte Republikflucht“ auszulegen und das wäre unweigerlich das Ende meiner erst kurzen Seefahrtszeit geworden.

Meine Kumpels aus der Decksgang, die etwas später von dem gesamten Rummel um meinen Ausflug Wind bekamen, haben noch tagelang darüber gelacht und gewitzelt. Sie haben mir allerdings, als Schweigegeld sozusagen, zum Ausgleich für den Erlös meines „Geldwechsels“ durch den Verkauf der Bierkiste, eine Runde in Form einer „Granate“ (eine Flasche Weinblattsiegel) und einiger Flaschen Hafenbräu aus dem Kreuz geleiert. Ansonsten hatte diese Geschichte keinerlei Nachspiel. Möglicherweise deshalb nicht, weil es meine erste Reise überhaupt und ich noch nicht „aktenkundig“ belehrt worden war.

Wolf A. Kaiser

„Liebesgrüße“ aus der 5. Etage

In die Zeit meiner ersten beiden Reisen auf dem Motorschiff THALE fiel ein Ereignis, das aus dem bestehenden Haarriss zur staatstragenden Partei, deren freiwilliges Mitglied ich seit dem Wehrdienst war, einen klaffenden Bruch des Vertrauens werden ließ. Indirekt hatte es auch was mit der THALE zu tun.

1984, wir kehrten von Reise zurück, meiner allerersten als Offizier. Zwei, drei Tage durfte ich während des Hafenturns nach Hause, danach meldete ich mich wieder zum Dienst an Bord zurück. Der Kapitän fing mich ab, zog mich in seine Kammer, schloss das Schott, wies mir einen Sessel und fragte unumwunden, ob ich mit der Partei über Kreuz läge. Ich guckte genauso fragend zurück, denn die Frage kapierte ich nicht. Wie – mit der Partei? Nun, es wäre Besuch von der Kreisleitung an Bord gewesen, um mich zu sprechen. Sie hätten ihn beauftragt, mir auszurichten bzw. dafür zu sorgen, dass ich mich am nächsten Tag dann und dann in der 5. Etage des Hauptgebäudes zu melden hätte. Ich war baff! Der Alte gab mir mit auf den Weg, dass ich mich ordentlich kleiden und immer bei der Wahrheit bleiben solle, was immer ich auch ausgefressen hätte. Das wusste ich selbst nicht. Sicherlich hatte er auch auf diesem Gebiet mehr Erfahrung als ich.

Eine schrecklich zergrübelte Nacht später schmiss ich mich in Uniform und trabte zum Hauptgebäude vor den Toren des Hafens. In der 5. Etage des Hauses thronte die Partei. Ein Teil dieser Etage war extra gesichert und wurde von der Stasi bewohnt. Was immer sie dort machten, das wussten nur sie einzig und alleine, wir jedenfalls nicht. Eine bekannte Tabuzone für jedermann.

Ich meldete mich im Zimmer des verantwortlichen Menschen, der für die THALE zuständig zeichnete. Er bat mich freundlich ins Zimmer und bot mir einen Platz an. Beiläufig ließ er fallen, dass noch zwei Genossen erwartet würden, und ich solle etwas Geduld haben, bitte-schön. Schweigende Warteminuten zogen sich in die Länge. Mir wurde warm und eng in der Uniform.

Es handelte sich um ein schmuckloses Büro wie überall, zwei helle Schreibtische und zwei Tische zum „T“ gestellt, Honecker an der Wand, Aktenschrank und ein, zwei Blumen gerade beim Absterben auf dem Fensterbrett. Die fehlenden zwei Herren betraten das Zimmer, stellten sich mir kurz vor und nahmen ebenfalls Platz. Ich kannte sie nicht.

Da saßen wir nun. Ich guckte von einem zum anderen. Genosse St., Büroinhaber, öffnete die vor ihm liegende dünne Mappe und warf einen Blick drauf, räusperte sich und begann. Es wäre ihnen der Sachverhalt bekannt geworden, dass ich meine Wahl der Kandidaten der Nationalen Front im Sonderwahllokal an dem und dem Tag ungültig gemacht hätte. Er schaute auf und mich fragend an.

Ich fühlte mich, als wenn ich gerade volle Kanne gegen eine Betonwand gelaufen wäre. So was war mir zwar noch nie widerfahren, aber genauso musste es sich anfühlen, das wusste ich. Mir fehlte die Sprache. Mit zugeschnürtem Hals machte sich innerlich Verzweiflung breit und ich fragte mich, wie dieses Theater hier nur ausgehen sollte. Ich konnte nicht sprechen, der fette, dicke und trockene Klob in meiner Kehle musste erst weggeräuspert werden. Krächzend begann ich, dass das so, wie er es gerade vorgelesen hatte, nicht stimme.

Der Chef wandte mit unverändert ruhiger, freundlicher Stimme ein, sein mitfühlender Blick ruhte gütig auf mir, dass es für einen Genossen wie mich sehr unwürdig sei, zu lügen. Und es sei gleichsam unwürdig, die Wahl der Mitglieder der Nationalen Front zu verunglimpfen, die sich für die Werktätigen, unsere fleißigen Arbeiter und Bauern, einsetzten und täglich für die Ideale des Sozialismus an vorderster Front kämpften.

„Also, Genosse Kaiser“, er machte eine bedeutungsvoll lange Pause „wie war das dort im Wahllokal? Was hast du gemacht, Genosse? Warum hast du deine Wahl ungültig gemacht?“ Ich schwieg.

Stumm sah ich auf die Tischplatte vor mir, dann gab ich leise zu, dass ich einen der Kandidaten aus der Liste gestrichen hätte. „Was hast du an dem auszusetzen gehabt? Welcher Kandidat war es? Sieh mal, wir sind alle Genossen, wir helfen einander. Und alle, die wir hier sitzen, wollen dir doch nur helfen. Das können wir doch aber erst, wenn wir wissen und verstehen, was dich zu so einem Schritt veranlasst hat, der die Wahl ungültig machte.“ Mit nun schon strengere Blick führte er weiter aus, „dass es ganz und gar keine gute Idee ist, einen Kandidaten einfach so zu streichen. Wenn das nun alle machten, hm?“ Und beendete seinen Spruch: „Wir Genossen stehen einheitlich und unbeirrt hinter unseren Mitgliedern der Nationalen Front! Oder siehst du das anders, Genosse Kaiser?“ Immer kleiner werdend, wagte ich noch einen letzten Versuch des Aufbegehrens: „Dann bräuchten die Mitglieder der Partei doch überhaupt nicht mehr zu wählen, wenn sie ohnehin zustimmen müssten, weil sie in der Partei sind.“

Seine Antwort wurde wieder in einen warmen Hauch väterliche Sorge gehüllt, einzig um mir zu helfen: „Nein, so ist es natürlich nicht, doch denk mal weiter. Um die nächste Stufe deiner beruflichen Leiter erklimmen zu können, wäre es doch kein sehr kluger Schritt, anderen Genossen ein Bein zu stellen, oder?“ Mit etwas mehr Energie in der Stimme: „Wer war es, den du gestrichen hast? Du kannst uns ruhig alles sagen, wir sind hier zusammengekommen, um dir zu helfen.“

Eine kleine Stille breitete sich im Raum aus. Er schloss den Hefter und sah mich beschwörend durch seine dicken Brillengläser an. „Genosse Kaiser, es ist sehr schade, dass du dich uns nicht öffnest. Auf diese Weise können wir dir nicht helfen. Du kannst aber jederzeit zu mir, zu uns kommen, wenn dich etwas bedrückt. Hast du das verstanden?“ Ich nickte stumm, den Hals immer noch wie zugeschnürt. Mir war zum Heulen und zum Kotzen. „Dann kannst du jetzt gehen. Und, Genosse, wenn du Probleme hast, du weißt ja“, und er zeigte in die kleine Runde, „wir sind für dich immer da.“ Ich schluckte, nickte nochmal und verabschiedete mich mit einem geflüsterten „Auf Wiedersehen“.

In meinem Kopf rotierte nur ein Gedanke: „Geheimwahl – Geheimwahl – Geheimwahl ...“ Was ist nur mit diesem System los? Warum ist das so? Und warum ist eine geheime Wahl nicht geheim? Mein Vertrauen in die Partei war wirklich erschüttert. Natürlich war da was gewesen! Sicher, ich erinnerte mich nur zu gut daran.

Weil ich zur Volkswahl irgendwo bei Murmansk schwimmen würde, suchte ich mir ein Sonderwahllokal aus, das Wochen vor der eigentlichen Wahl unweit von uns in Lütten Klein für solche Fälle geöffnet hatte. Dorthin ging ich, um meine staatsbürgerlichen Rechte wahrzunehmen. Las mir die Namen der Mitglieder der zur Wahl stehenden Liste der Nationalen

Front durch, von denen mir einer ins Auge stach. Mit diesem Typen hatte ich schon als Etagenobmann in einem Plattenbau zu tun gehabt. Der hatte mich mit meinem Anliegen abblitzen lassen und sich mit scheinheiligen Ausreden davongemacht, sodass damals meine Aktion als Sprecher der 11-Mietparteien-Etage völlig ins Leere lief. Den sollte ich wählen? Der vertrat mich? Nicht mich!

Ich durchsuchte meine Taschen, nein, einen Kuli hatte ich nicht dabei. Wie also streichen? Nachdem ich mich registrieren ließ, nahm ich den Zettel mit der Liste, guckte mich interessiert um und trat an einen Tisch der Aufsicht, um zu fragen, ob ich mir mal einen Stift leihen könnte. Wozu das denn, wurde zurückgefragt. Um einen Namen zu streichen, war meine ehrliche Antwort. Ich bräuchte mir überhaupt keine Sorgen zu machen, es läge in jeder „Wahlkabine“ ein Stift. Gut. Ich trat hinter einen solchen mit „Wahlkabine“ bezeichneten Tisch, auf dem ein U-förmiger, etwa vierzig Zentimeter hoher Sichtschutz stand. Der war aus Pressspan angefertigt und dahinter lag tatsächlich auch ein Stift. Ich strich den Herrn K. aus und steckte den gefalteten Zettel in die Urne. Das war alles.

Hatte da nicht irgendeiner der dort rumsitzenden elenden Würmer hinter meinem Namen ein Kreuz gemacht, um so diesem offensichtlich räsonierenden Querkopf den langen Arm der Partei und des Denunziantentums zu zeigen? Geheime Wahl? Ich war wirklich geplättet! Das lief ja ganz genau so ab, wie es uns der Westen immer vorwarf! Eigentlich eine Ungeheuerlichkeit, oder? Ganz klar, dass es so und nicht anders gewesen sein musste. Wie ärmlich von einem Staat, der bei jeder passenden Gelegenheit sich als Hort des Friedens und der Demokratie für alle Zeit feierte und selbstbeweihräucherte.

Das Regime währte noch fünf Jahre bis zur nächsten Wahl, dann hatte das Volk genug ertragen.

Jörg Stirnal

Noch mal gut gegangen

Es muss wohl meine dritte oder vierte Reise als Maschinenlehrling im 2. Lehrjahr auf MS THALE gewesen sein. Ich hatte im Juli 1981 das erste Lehrjahr auf der GEORG BÜCHNER erfolgreich abgeschlossen und bekam anschließend nach meinem Urlaub das Einsatztelegramm, um mein zweites Lehrjahr an Bord der THALE zu beginnen. Wir liefen, ich denke so Anfang Oktober des besagten Jahres, aus Rostock aus mit dem Ziel Murmansk. Auf dieser Route befanden sich noch mehrere Massengutschiffe im Liniendienst unterwegs, wie zum Beispiel die Motorschiffe DESSAU, RIESA, MAXHÜTTE und hin und wieder auch ein Typ IX-Dampfer (SENFTEMBERG, TRATTENDORF etc.), um Apatit von der Kola-Halbinsel zu holen. Apatit wird zur Düngemittelherstellung benötigt und wurde damals in großen Mengen importiert.

Solch eine Reise von Rostock nach „Murmi“, wie wir die Stadt nannten, dauerte etwa sechs Tage, die Liegezeit dort vier bis fünf Tage. Der Chief hatte mich auf dieser Reise für die 4-8 Wache im Keller eingeteilt. Diese Reise verlief bis zu dem bewussten Ereignis ruhig und ohne nennenswerte Probleme. Eines Morgens trat ich meinen Dienst pünktlich im Maschinenraum um vier Uhr an, und ich ahnte noch nicht, was da auf mich zukommen würde. Irgendwann im Verlauf dieser Wache sollten zwei Hilfsdiesel im Betrieb getauscht werden, HD1 (Hilfsdiesel) an und HD2 aus. Der I. Ingenieur übertrug mir diese Aufgabe, und da ich nun schon zwei Monate an Bord war und dies schon einige Male gemacht hatte, schien das kein Problem zu sein. Somit begann ich mit den Vorbereitungen, um HD1 zu starten. „WOLKE“ hieß das

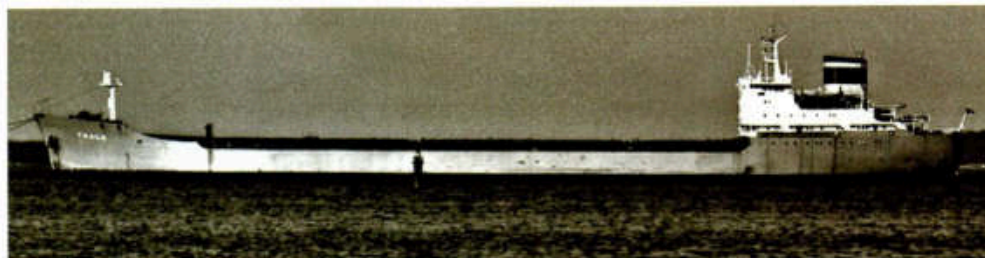
Zauberwort: Wasser-Öl-Luft-Energie. Alles gecheckt, alles in Ordnung. Das Anlassen dieser Maschinen erforderte ein wenig Fingerspitzengefühl. Alles im Maschinenraum war Handarbeit. Es gab keinerlei Automatik. Der Füllungshebel und das Anlassluftventil mit Handrad lagen unmittelbar nebeneinander gegenüber der Kraftabgabeseite des Motors. Also zuerst Indikatorhähne auf und schön durchgeblasen. An meiner Seite zur Kontrolle der wachhabende Assi. Indikatorhähne zu, und nun wurde es spannend. Zuerst das Luftventil leicht öffnen bis der Motor erste Lebenszeichen zeigte und dann den Füllungshebel langsam auf Füllung nach unten schieben. Nichts geschah. Ich hörte wie die Pressluft in den Motor strömte, aber mehr passierte nicht. Fehlstart! Indikatorhähne wieder auf. Lautstark entwich die zusammengepresste Luft aus dem Motor. Ich entnahm die Törnstange der Halterung und öffnete die Sicherheitsklappe am Schwungrad. Die Kugel am Ende der Törnstange passte in die vorgesehenen Löcher im Schwungrad, und ich drückte sie über eine Hebelvorrichtung nach unten. Mit einem leisen Zischen des Motors vernahm ich die Bewegung der Kolben und hoffte nun auf eine bessere Anlassstellung. Zu beachten war allerdings, dass man auf das Laufpodest, welches sich in Kopfhöhe auf derselben Seite befand, achtete. Hier konnte man sich beim Törnen ordentlich stoßen.

Der nächste Versuch misslang leider auch, und mein Assi wurde etwas ungeduldig. „Törne noch mal durch und lass mich dann mal probieren“, höre ich ihn noch sagen. Also ran an die Törnstange, eingehängt und losgetörnt. Doch irgendetwas fühlte sich jetzt anders an. Die Törnstange ließ sich nur sehr schwer in die unterste Position drücken. Und dann dachte ich noch: „Wer drückt denn jetzt die Törnstange nach oben?“ Ich merkte, dass irgendetwas nicht stimmte und verspürte plötzlich einen unglaublichen Druck am Hals. Ein starkes Angstgefühl schoss durch meinen Kopf, und ich bemerkte, wie etwas Warmes meinen Hals herunterlief. Die Törnstange hatte mich am Laufpodest des Motors eingeklemmt!

Ich wusste nicht was passiert war, spürte aber noch, dass Hektik im Maschinenraum ausbrach. Der Assi rief den I. Ingenieur. Sie versuchten die Törnstange wegzubiegen, um mich zu befreien. Fehlanzeige! Sie schoben mich hin und her, aber bekamen mich nicht frei. Ich merkte noch wie allmählich meine Kräfte schwanden, um mich auf den Beinen zu halten und alles langsam trüb und leise wurde.

Als ich wieder zu mir kam, saß ich auf einem Stuhl neben der Maschine. Der Assi wirbelte ein nasses Handtuch herum und versuchte meinen Hals zu kühlen. Die Halswunde, welche die Schraube im Podest verursacht hatte, blutete nicht mehr und ich verspürte auch keine Schmerzen.

Diese Wache war für mich gelaufen. Ich wurde in meine Kammer geführt. Da ich scheinbar schon wieder gut zurechtkam, blieb ich alleine in meiner geräumigen Einzelkammer zurück. Wir befanden uns im Nordpolarmeer. Draußen war es ziemlich kalt. So konnte ich bei geöffneten Bulley mein Handtuch immer wieder erkalten lassen, um noch einige Stunden meinen Hals zu kühlen. Ich weiß nicht mehr genau, ob ich am selben Tag noch die 16-20 Wache gemacht habe. Ich denke aber, lange dauerte mein Kranksein nicht an bis ich wieder



MS THALE (1987)



Der Autor als ehrenamtlicher Bootsmann auf Dampfseibecher
STETTIN

meinen Dienst im Maschinenraum angetreten habe. Auf jeden Fall und das war das Wichtigste, zog ich mir keinen bleibenden Schaden zu. Ich schloss ein dreiviertel Jahr später meine Ausbildung ab und konnte mich danach Jungfacharbeiter nennen.

Mein Unfall wäre nicht passiert, wenn Ruhe und Übersicht bewahrt worden wären. Was war damals geschehen? Beim dritten Versuch, die Maschine zu starten, blieben die Indikatorhähne geschlossen während ich törnte. Der Motor baute Kompression auf und schlug

einfach zurück. Auch nach dem Einklemmen wurden bei dem Versuch, mich zu befreien, Fehler gemacht. Die einfachste Lösung wäre gewesen, die Indikatorhähne zu öffnen, um die Kompression abzubauen. Das ist natürlich im Nachhinein leicht gesagt.

Soweit ich mich richtig erinnere, wurde dieser Arbeitsunfall reedereiweit bei Arbeitsschulungen ausgewertet. Vielleicht kann sich der ein oder andere Leser sogar noch daran erinnern. Ich jedenfalls freue mich noch immer, diese Zeilen schreiben zu können. Hätte ich mich bei dem Unfall nur um 90° gedreht, wäre dies mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr möglich.

Einige Jahre später, ich denke so um 1984, bekam ich die Gelegenheit sogar mit meiner damaligen Verlobten wieder die THALE zu betreten, um einen mir bekannten Ingenieur zu besuchen. Natürlich waren wir neugierig, und er machte mit uns einen Rundgang im Maschinenraum. Der II. Ingenieur zeigte uns zu meinem großen Erstaunen auch HD 1, welcher sich selbst zerstört hatte und die Füße ausstreckte. Derselbe Motor, welcher mich ein paar Jahre zuvor eingeklemmt hatte. Zufall? Eine späte Rache meinerseits? Ölmangel, hieß es. Warum auch immer. Es war ein seltsames Gefühl, er tat mir richtig leid!

P. Werner Lange

Eine erste Reise als Ladungsoffizier

Meine Fahrzeit begann 1960 auf dem Schulschiff THEODOR KÖRNER. Wenn ich daran zurückdenke, erinnere ich mich an eine hervorragende seemannschaftliche Ausbildung, wenngleich ich späterhin nie wieder einen Riemen bewegen oder Drähte spleißen musste. Beim theoretischen Unterricht wurde – statt uns zum Beispiel ein gewandtes Englisch beizubringen – viel Zeit mit ideologischem Unfug vertan, und es gab keinerlei Anregungen, die uns auf die Begegnung mit fremden Menschen und Kulturen vorbereitet hätten. Auch mag sich mancher verletzt gefühlt haben, wenn andere über seinen Umgang mit Tabak und Alkohol entschieden und man sich vor dem Landgang seinen Haarschnitt, gepflegte Kleidung und ein weißes, „auf Kante“ gebügeltes Taschentuch vorweisen ließ. Am irrwitzigsten erschien es mir, dass der Steg, der Schuhabschnitt zwischen Sohle und Hacken, ebenso wie das

Oberleder poliert werden musste. Aber ich bedauere jene Zeit durchaus nicht und lernte es bald, Disziplin und Ordnung zu schätzen. Die Stege meiner Schuhe habe ich allerdings seither bewusst vernachlässigt.



Küstenmotorschiff BARHÖFT in der Nordsee

Unser Ladehafen war Wismar, wo wir im ersten Lehrjahr Kali für Alexandria und Stückgut für Häfen an der östlichen Mittelmeerküste luden. Im zweiten ging es nach Ghana, Togo und Nigeria, und schließlich endete alles mit dem Facharbeiterbrief eines Vollmatrosen. Begierig, endlich freier zu leben, lief ich zum Baumhaus am Wismarer Kai, in dem sich neben dem Seefahrtsamt auch eine Abteilung der Arbeitskräftelenkung befand. Ich bekam einen Heuer-

schein und erfuhr, dass ich nur wenige Schritte weitergehen musste: Das Küstenmotorschiff BARHÖFT, eingesetzt im Liniendienst zwischen Wismar und London, lief wenige Stunden später aus. Ein großes Glück. Nie werde ich den Donnerschlag vergessen, den ich damals zu spüren glaubte, als ich im British Museum vor einer Statue von der Osterinsel stand. Es war unbeschreiblich: Ich kam vom Meer, und vor mir lag die Hauptstadt der Welt. Nun bot das London der 60er-Jahre fraglos noch mehr. Es war mir deshalb nicht recht, als ich nach dem Urlaub auf der BELLATRIX eingesetzt wurde – einem etwas größeren Schiff, dessen Fahrten vor dem Umbau zumeist nach Schweden, Finnland und Polen führten. Dennoch denke ich gern an die enge Kameradschaft auf Küstenmotorschiffen, an meinen Kammergenossen „Ecke“ Schulz und insbesondere an den damaligen Ersten Offizier Uwe Schmee zurück, der mich bei einem Umtrunk nach der Wache einen Antrag für ein Studium an der Seefahrtsschule unterschreiben ließ, den er zuvor ausgefüllt hatte.

So geriet ich zum ersten Mal nach Wustrow, und ich hoffe, dass inzwischen alles verjährt ist, was wir dort anstellten. Eine bella figura machten wir vielleicht während unserer Gesangs- und Klönabende in der Gaststätte FRITZ REUTER oder bei Franz in der Lindenstraße, aber selten vor den Lehrern. Unvergesslich blieb mir der Satz, mit dem Walter Steinfatt, Dozent für Astronomische Navigation, meine Bemühungen um eine Mittagsbreite bedachte: „Dass Sie mit diesem Wissensschatz hier an der Seefahrtsschule erschienen sind ... Hochachtung!“ Er konnte nicht wissen, wie es dazu gekommen war, doch als Bürger von Wustrow ahnte er es sicherlich.

Mit dem Patent für die Kleine Fahrt kam ich als Vierter Offizier auf das Fruchtkühlschiff FRITZ REUTER. Das war ein Einsatz, der mir nicht gefiel, weil meine Vorstellungen von der Seefahrt gänzlich mit der Stückgutschifffahrt verbunden waren. Nun hieß es, im kalten Lüfterwind über die aufrecht gestauten Bananenbüschel (wir nannten sie Stauden) zu kriechen, mit dem Stechthermometer Fruchttemperaturen zu messen und zu schnüffeln: Ein süßlicher Geruch verriet reife Büschel, die Kohlendioxid absonderten und damit andere zur Reifung anregten. Sie wurden deshalb zum Registerraum gezerrt, denn Taschenbandförderer gab es nicht, hochgezogen und außenbords geworfen. Die Kollegen auf Fruchtkühlschiffen westlicher



MS FRITZ REUTER in Benty

Reedereien hörten verständnislos von unserer besonderen Ladungsfürsorge, doch sie hatten es ja auch vorwiegend mit mittelamerikanischen Bananen zu tun, deren Büschel zerteilt und als „Hände“ in Kartons verschifft werden. Eine Ausnahme bildete die Zeit der Leipziger Messe, in der gereifte Büschel schon vor dem Löschen in unserem ständigen Löschhafen Nantes an Deck gestaut und in Rostock von Leipziger Lieferwagen abgeholt wurden, damit ausländische Messebesucher sehen konnten, dass auch in der DDR Bananen angeboten wurden. Überdies durfte man hin und wieder ein Büschel mit nach Hause nehmen. Da machte ich nun wirklich eine bella figura: In dem von Bananenduft erfüllten Eisenbahnabteil, das riesige Büschel, es passte ja nicht ins Gepäcknetz, auf den Knien. Ich hätte, die Blicke junger Frauen zeigten es, mich noch im Abteil verloben können.

Geladen wurde in Guinea, nämlich in Conakry oder Benty. Conakry war damals kein schlechtes Pflaster; wir unternahmen viel, fuhren ins Hochland zum Rauchenden Hund, dem Kakoulima, meinem ersten afrikanischen Berg, oder mit der Barkasse zum Baden an den Stränden der Losinseln. Das überaus bescheidene Handgeld, das wir in harter Währung bekamen, reichte aus, um nach dem Kinobesuch in einem der Strandlokale eine Languste mit der zugehörigen Flasche Chardonnay zu bestellen. Nicht wenige zogen es hingegen vor, eines der zahlreichen Tanzlokale zu besuchen. Dort spielte eine eigenartige Musik vom Band: hart, fordernd und hinreißend. Damit verglichen, klangen selbst lateinamerikanische Rhythmen verhalten. Wenn jemand gewandt und ausdauernd tanzen konnte, dann fand er schnell eine einheimische Partnerin. Der uns nunmehr angeblich eigene Rassismus ist ja nur eine Erfindung von scheinheiligen Wichtigtuern, die damit ihren Anspruch auf Steuergelder begründen und ihre Geltungssucht befriedigen. Damals tanzten überall in Schwarzafrika – Südafrika ausgenommen – junge Frauen ausgelassen mit den Söhnen und Enkeln der ehemaligen Kolonialherren. Es ist zu vermuten, dass sie es weiterhin tun und das „postkoloniale Erinnern“ deutschen Schwätzern überlassen.

Ich begann damals, Joseph Conrads Erzählungen und Romane zu lesen und zu schätzen. Schon deshalb gefiel mir auch Benty, ein Flusshafen im dampfenden Urwald, der rechte Ort für Conrad-Leser und Angler. Ich wurde beides, denn während des Ladens war wenig zu tun, weil die Stauer willig und zuverlässig arbeiteten. Auch gab es andere Reisen, zumeist mit anspruchsloser Ladung: etwa eine, die mit einem völlig mit Kork beladenen Schiff von Porto nach Tampico führte. Die Nautiker verstanden sich gut miteinander, und Kapitän Heinz Propp war einer – wie es für mich späterhin auch Adolf Zinn sein sollte – jener väterlichen Kapitäne, die in uns noch recht unerfahrenen jungen Männern keine Untergebenen, sondern ihre Nachfolger sahen. Ich wurde Dritter Offizier und fühlte mich dennoch nicht am rechten Platz. Mit jeder Reise und mit wachsenden Kenntnissen über die Verschiffung von Früchten entfernte ich mich weiter von der Stückgutschiffahrt. Als dann ein Vierter Offizier längere Zeit mit uns gefahren war, ergab sich die Gelegenheit zum Wechsel.

Nachdem ich beim Seefahrtsamt angeheuert hatte, stand in meinem Seefahrtsbuch: III. Offz. MS ERNST SCHNELLER. „Da hast du nicht gerade das beste Los gezogen“, hieß es, als ich einer vertrauten Runde in der Rostocker STORCHENBAR – derzeit noch in der Langen Straße – davon erzählte. „Kapitän Zinn, ein Tyrann. Der war Kapitän der VÖLKERFREUNDSCHAFT und bekam von Ulbricht den höchsten Orden angeheftet. Lass' es dir zum Beispiel nicht einfallen, in seiner Gegenwart auf der Brücke zu rauchen, dann kannst du was erleben!“ Nun gut, die Ratschläge waren unnötig. Adolf Zinn verlangte nicht mehr als etwas Hingabe an den Beruf sowie Interesse und Achtung für die Erfahrungen eines erheblich älteren Menschen. Angesichts seiner seemännischen Laufbahn, die 1927 als Schiffsjunge begonnen hatte, fiel mir das nicht schwer. Einer der Gründe für den Untergang unserer Gesellschaft wird der Mangel an Respekt vor jenen sein, die Werte schaffen.

Eines Tages, wir kamen von einer Indienreise nach Rostock zurück, rief er mich an und bestellte mich in seine Kammer. Da stand er, bereits im Mantel, und eröffnete mir, ich sei jetzt sein Zweiter und damit Ladungs-offizier. „Das Schwere nach unten, das Leichte nach oben. Du wirst das schon machen!“ Es blieb für immer die einzige Gelegenheit, bei der er mich duzte. Sicherlich empfand auch er es als Zumutung, mir so etwas im Weggehen zu sagen. Aber schließlich hatte ich das ja immer gewollt, und er wusste es.

Gewiss renne ich hier offene Türen ein, doch im Containerzeitalter mag es nicht völlig unnütz sein, ein wenig vom Alltag in der Stückgutfahrt zu erzählen. Das Schwere nach unten, das Leichte nach oben – wegen der Stabilität natürlich und gar kein Problem, wenn die im ersten Ladehafen angelieferten schweren Güter für den letzten Löschhafen bestimmt sind. Dann kommen zum Beispiel Eisenbahnschienen in den Unterraum der größten Luke, denn die Schienenbündel schwingen auch dann, wenn der Kranfahrer sein Geschäft beherrscht. Vor- oder Achterkante oder über alles? Das kommt darauf an, wie viele Tonnen davon geladen werden müssen, welche Abmessungen die Bündel haben, welche Bodenbelastung zulässig ist und wie die übrige Ladung aussieht, ob sie vielleicht durch schwingende Bündel beschädigt werden könnte. Es gibt natürlich noch mehr zu bedenken, denn was tut man, wenn die

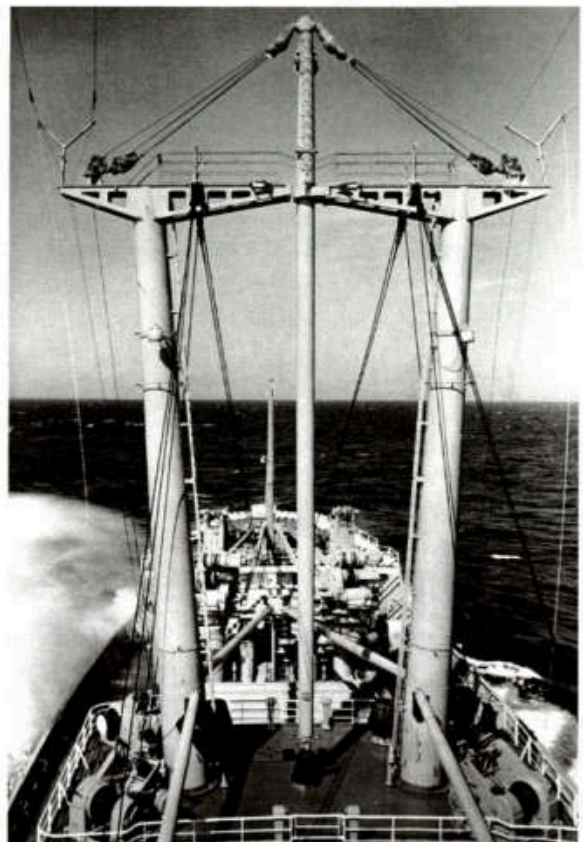


Kapitän Adolf Zinn

Schienen stattdessen im letzten Ladehafen auf dem Kai liegen und im letzten Löschhafen gelöscht werden sollen? Um zu wissen, dass man sie nicht auf Pappkartons oder Autos stauen sollte, muss man kein Ladungsoffizier sein, aber es gibt ja nebenher wirklich knifflige Aufgaben. Schließlich werden auch giftige, gefährliche und besonders empfindliche Güter umgeschlagen, die voneinander getrennt untergebracht werden müssen, Güter in Fässern, Kisten, Verschlägen, Säcken, Bündeln, Kartons, zur Selbstentzündung neigende und durch Diebstähle gefährdete Ladungen, Sackgut, das mit Luftschächten gestaut werden muss – was weiß ich.

Zudem soll der Ladungsoffizier nicht nur alles sachgerecht und seefest stauen lassen. Um die teure Liegezeit gering zu halten, sollte er in jedem Hafen mindestens zwei Luken anbieten, in denen möglichst jeweils zwei Gänge arbeiten können. Besonders verstörend ist dieses Puzzlespiel zum Beispiel in der Westafrikafahrt mit vollem Schiff und einem Dutzend Häfen zwischen Marokko und dem Kongo, in denen allesamt nicht nur ein Teil der Ladung gelöscht, sondern auch gleichzeitig wieder geladen wird. Das fängt vielleicht mit sechzig Tonnen in Pappkartons verpackten Ölsardinendosen in Agadir an und hört, wenn alles gut geht, mit mehreren Dutzend unglaublich schwerer, mit dem Bordgeschirr in irgendeiner Flussmündung zu ladender Baumstämme auf. Und während die Bordkameraden sich an Land ihren Interessen, einheimischen Getränken oder den zweifelhaften Freuden hingeben, die Seeleute zwischen Bombays Falkland Road, dem Bajka in Stettin und dem Mi Ranchito in Tampico erwarten, entwirft der Ladungsoffizier den dreizehnten Stauplan. Schwitzend in seiner nach verfaulten Seegrasfüllungen stinkenden Kammer, schwitzend nicht allein wegen der Ölsardinenkartons und der Baumstämme, sondern auch deshalb, weil es ihn auf ein sogenanntes Alttonnageschiff ohne Klimaanlage verschlug. So mancher Mann, der beileibe kein Würstchen war, hat nun die Kühlschranktür offen stehen lassen, sich davorgesetzt und auf dem Boden einer Flasche Trost gesucht. Wenn ihm dann ein Fehler unterlief, kostete das gewöhnlich zumindest ein Monatsgehalt sowie nicht selten einen „Kolbenring“ auf den Ärmeln der Uniformjacke. Das Schlimmste war jedoch der Verlust der Selbstachtung.

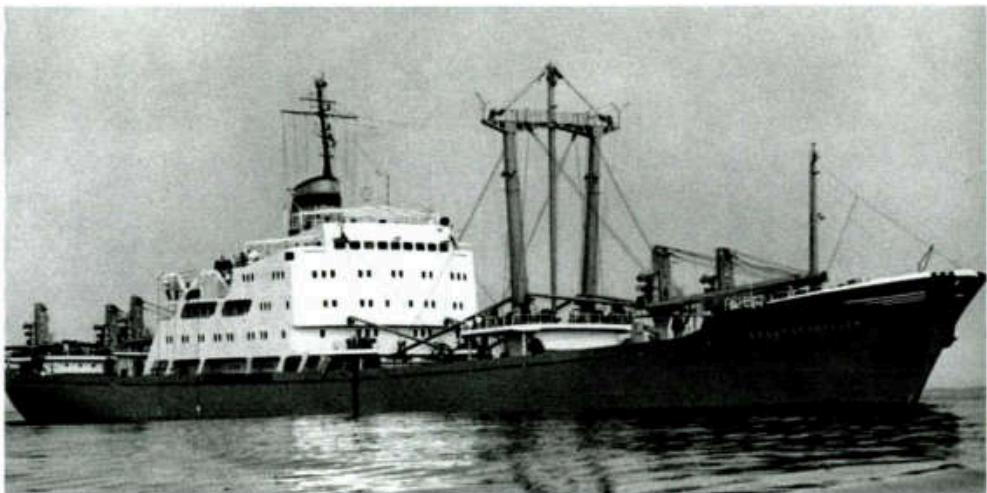
Aber mir rollt mein Garn davon, denn über die Verschiedenheit von Gütern, die heute oft in Containern untergebracht werden und deren vom Computer errechneter Stauplan ratternd aus dem Drucker hervorkriecht, ließe sich noch einiges erzählen. Freilich, die ERNST SCHNELLER war eines der schönen Typ X-Schiffe mit großen Kammern und einer vom Kühlmaschinenbetreuten Klimaanlage. Westafrika kam



Vorschiff MS ERNST SCHNELLER

für diese Schiffe schon wegen des oft zu geringen Ladungsaufkommens nicht in Frage. Nein, ich hatte ein besseres Los gezogen als mein Kollege in der Westafrikafahrt. Als Kapitän Zinn mir sagte, ich sei nun sein Zweiter, wurden während der Liegezeit in Rostock stabile Kisten unterschiedlicher Abmessungen verladen: Maschinenteile für Traktoren und Kräne, Trafostationen, Teile einer Reismühle, medizinische Laboreinrichtungen, Röntgen- und Kinofilme, 350 MZ-Motorräder, Fässer mit Schädlingsbekämpfungsmitteln – Stückgut eben und neun Fahrzeuge an Deck. Alles war für Havanna bestimmt, und es wurde gut und zügig gearbeitet, seit man soeben die Funktion des Lademeisters eingeführt hatte: Der Wachoffizier musste nun nicht mehr nach dem Schichtleiter suchen. Ein unbeschwertes Arbeitsverhältnis wie jenes in Hamburg stellte sich dennoch nicht ein. So wie heute überall in Deutschland, musste man vorsichtig herausfinden, wie der andere denkt, ob er einer der Schlaumeier und Anschwärzer ist, die allerorten Karriere machen oder nunmehr gar den verblendeten Kindsköpfen zugehört, die jubelnd das Trojanische Pferd ins Land ziehen.

Nach kurzer Liegezeit ging es nach Göteborg. Angekündigt wurde mir eine gebrauchte und demontierte Papierfabrik für Veracruz: Gewichte ohne Angaben über die Verpackung und deren Abmessungen. Es war grauenvoll. Man hatte die Maschinenteile zum größten Teil einfach auf Paletten gesetzt, ein paar Latten kreuz und quer darüber genagelt und das Ganze in Plastikfolie eingeschweißt. So etwas fraß kostbaren Platz in den Unterzügen, den Wings der Zwischendecks, und war nicht überstaubar. „No seaworthy packing“, schrieb ich nun dutzende Male in die Steuermannsquittungen. Ich rannte von früh bis spät an Deck umher, kletterte Raumleitern hinunter und hinauf. Als die Landgänger zurückkehrten, zogen sie mich beim Essen in der Offiziersmesse auf: „Du siehst verkniffen aus. Geh' an Land und sieh dir einen dieser Schwedenfilme an, da spielen spliternackte Blondinen mit. Das entspannt!“ Ich hörte mir dergleichen gelassen an: Als Zweiter Offizier war ich Herr über die Bordapotheke, und irgendwann würde einer dieser fröhlichen Kameraden kleinlaut zu mir kommen, wenn nur noch Penicillin oder Chloramphenicol ihn von einem Leiden befreien konnten, von dem er behaupten würde, er müsse es sich auf irgendeiner Toilettenbrille geholt haben. Überfahrt im Schneetreiben, Nord-Ostsee-Kanal, Hamburg. Die Ladeliste, die Heinz-Werner Merz von Fisser Linien mit hervorragenden Angaben versehen und bereits per Fernschreiber nach Rostock geschickt hatte, sah bis auf einige Chemikalien nicht aufregend aus. Man musste nur aufpassen, dass Merz einem nicht das Schiff nach seinen Vorstellungen belud.



MS ERNST SCHNELLER

Überdies war ich gern dort, am Diestelkai, unter Profis, Könnern mit Galgenhumor. Die späteren Verbote im Umgang mit Westdeutschen musste man noch nicht fürchten. Ich stellte den Sekt, der „Taljemann“ Hartmut Honisch, dessen Staupläne stets einen Rahmen verdienten – wir alten weißen Männer besuchen einander heute noch – fuhr nach Finkenwerder und holte den Räucheraal dazu, während Dieter Wittkowski gemeinsam mit dem zweiten dicken Dieter von der Stauerei Tiedemann in den Laderäumen für Ordnung sorgte. Darauf konnte man blind vertrauen, denn wenn einer der Stauer aufsässig wurde und unachtsam mit der Ladung umging, dann sah man ihn bald mit einer blutenden Nase die Raumleiter heraufkommen. Der Nachteil, wenn man unter Profis gerät: Schon am Abend ging es weiter nach Antwerpen. Während meine Bordkameraden mit der letzten Barkasse vom Einkauf in der Mönckeburgstraße zurückkamen – natürlich hatten alle den Purser bedrängt und den größtmöglichen Vorschuss auf ihr sehr schmal bemessenes Devisenhandgeld aufgenommen, geriet ich über der Ladeliste für Antwerpen schon wieder ins Grübeln. Die Fässer mit leicht entflammaren Chemikalien waren Decksladung, aber schon allein angesichts der Busse, die in London auf uns warteten, musste mit dem Platz an Deck überlegt umgegangen werden. Auch war nicht zu erwarten, dass die angekündigten 8000 Papiersäcke Aluminiumsilikat das Laden allesamt unbeschadet überstehen würden. Zum Schlafen kamen andere freilich auch nicht: Nebel während der Überfahrt, Nebel auf der Schelde.

Nach einer Nacht am Radarschirm und einem Eimer Kaffee sah ich überall beschädigte Silikatsäcke, und Sehnsucht nach den dicken Dieters kam auf, deren Fäuste derlei Probleme gelöst hätten. Sehnsucht auch nach Sekt und Räucheraal, denn es war Ostern, als wir an einem der folgenden Tage in Le Havre einliefen. Uns erwarteten Unmengen Milchpulver für Veracruz in Papiersäcken, die nicht immer rücksichtsvoll behandelt wurden. Die Stauer und ihre Vorleute gaben mir jedoch sogleich zu verstehen, dass sie den Forderungen eines verdammten Deutschen nicht folgen würden. Von der Zeit auf der FRITZ REUTER her kannte ich ein paar versöhnliche Brocken Französisch, aber das bewog niemanden zu sorgsamer Arbeit. Es mochte am Weltkrieg, an den Folgen der Osterfeiertage oder am Cidre liegen, den sie in den Pausen tranken. Also ging ich in meine Kammer, entwarf ein Protestschreiben und unterschrieb zum ersten Mal seit Göteborg die Steuermannsquittungen „under protest“ und mit weiteren Anmerkungen, obgleich das, wie ich wusste, wenig bewirkte, weil die Bills of Lading sauber bleiben mussten. Aber irgendwann würde sich die Ladungsversicherung melden, und vor allem gehörte dergleichen nun einmal zu meinen Pflichten, zu einer Verantwortung, auf die ich stolz war.

Hernach ging es hinüber nach London: Nebel, Nebel, Schneetreiben. Wie überall in der Ost- und Nordsee und im Englischen Kanal gingen wir Nautiker Doppelwachen, jeweils zweimal sechs Stunden auf der Brücke, so ziemlich die Hälfte davon am Radargerät, der Kapitän mit dem Dritten, der Chief Mate mit mir. In den Tilbury Docks kam dann endlich die aktualisierte Ladeliste, nachdem es zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich offenbar keine Fernschreiber- oder Telefonverbindung zu geben schien: die längst angekündigten Eisenbahnschienen für Tampico, zudem Maschinenteile aller Art, Chemikalien und Öle, vierundzwanzig LEYLAND-Busse, sechs Traktoren und mehr als zehn Tonnen Corned Beef, Schinken und andere Lebensmittel in Kartons. Ich konnte die gesamte Ladung über fünf Luken verteilen, denn fast alles war für Havanna bestimmt, den ersten Löschhafen.

Die Lebensmittelkonserven – so etwas bleibt nie unangetastet – sollten in den stillgelegten Kühlräumen der Luke 3 untergebracht werden. Die waren für das Stauen von Kartons hervorragend geeignet, für den Raumwächter gut überschaubar und verschließbar. Ich hielt das für eine großartige Lösung, aber da gab es die Londoner Hafenarbeiter: Wir taten uns immer schwer mit diesen selbstbewussten, starrsinnigen Männern, mit ihren häufigen Teepausen und uralten Arbeitsvorschriften, mit den Blöcken, die sie in unser Ladegeschirr einschoren,

mit ihrer seltsamen Kleidung aus Schiebermütze, Sakko, Weste, kariertem Hemd, verwaschener Krawatte und faltenloser Wollhose. Das ließ sie aussehen, als ob sie zu einer Versammlung ihrer Gewerkschaft und nicht zur Arbeit im Hafen unterwegs wären. Manchmal traf das auch zu. Noch bevor sie die Arbeit im Zwischendeck 3 aufnahmen, sah ich einen von ihnen mit einer Messlatte aus einem der Kühlräume kommen: „Zwei Zoll zu wenig!“ Ich schrie ihn wütend an, denn das bedeutete, dass sie wegen der zu geringen Raumhöhe entweder überhaupt nicht darin arbeiten oder einen gewaltigen Zuschlag verlangen würden. „Brülle hier nicht herum, diese Männer waren im Krieg!“, rief ihr Vorarbeiter ebenso wütend von der anderen Seite des Lukensülls und beschämte mich damit. Ja, mit dem Respekt ist das so eine Sache. Als ich dann selbst mit dem Zollstock in den Kühlraum stieg, fiel mir eine friedfertige Lösung ein: Die Decksgang staute die Grätings um, und wir gewannen etwas mehr als zwei Zoll. Ein angemessener Zuschlag für den Raum musste dennoch gezahlt werden. So lernte man allmählich seine Häfen kennen.

Beeindruckend war die Arbeit der Laschgang. Auf ihrer Werbebroschüre sah man ein Foto der MAGDEBURG, die nach einer Kollision gekentert auf der Steuerbordseite in der Themse lag: Nicht einer der vorzüglich gelaschten LEYLAND-Busse fiel in den Fluss. Diese Burschen



Bordfest auf dem Atlantik

hatten sich längst unseren Decksplan verschafft und den Platz für jeden Bus eingeteilt. Wir mussten zuvor nur die Rostocker Lastwagen ein wenig bewegen. Dennoch, die Hauptstadt der Welt konnte ich diesmal nicht besuchen. Abends reichte die Zeit lediglich aus, um ins Kino zu gehen. Das war damals in vieler Hinsicht ein Erlebnis: Bevor der Saal verdunkelt wurde, ertönte die Nationalhymne, alle standen auf, und danach begannen die meisten zu rauchen – ein Aschen-

becher befand sich an der Rücklehne des Vordersitzes. Mancher trat seine Kippe auch auf der schönen Auslegware aus. Wir hätten in der DDR viel für eine Rolle davon gegeben, doch ich beschloss, das als statthaft zu empfinden. Diese Männer waren schließlich im Krieg. Zudem erstand ich auf dem Markt in Tilbury eilig noch etwas gebrauchtes „Atlantikfutter“: Graham Greene, John le Carré, Hammond Innes, Ian Fleming. Weniger anspruchsvoll als Joseph Conrad, aber für Seewachen geeigneter.

Diese Seewachen begannen nun bald. Zwischen Land's End und Abaco standen die Nautiker wieder wie die Seefahrer vergangener Jahrhunderte – ich weiß, die nutzten andere Instrumente – mit Stoppuhr und Sextant in der Nock, und Walter Steinfatt hätte seine helle Freude an mir gehabt, denn während meiner Wache war die Mittagsbreite das wichtigste astronomische Ereignis. Jedenfalls war sie das, bevor es Navigationssatelliten gab. (1968 habe ich meine Abschlussarbeit an der Seefahrtsschule im Fach Englisch geschrieben: Übersetzung und Kommentar zur Veröffentlichung eines amerikanischen Wissenschaftlers über Erfahrungen mit den fünf Satelliten des Transit-NNSS-Systems. Damals klang mir das Thema noch ein wenig wie science fiction.) Erst kürzlich, im Schiffahrtsmuseum von Neapel, wurde mir völlig bewusst, wie sehr sich die Grundlagen der Navigation in wenigen Jahrzehnten verändert haben. Vom Funkpeiler bis zum Deccagerät stand da alles als billiger Schrott, das uns noch unentbehrlich erschien, und ein ganzes Funkschapp zeigte, dass es auch diesen Bereich der Seefahrt nicht mehr gibt.

Leider dauerte unsere Überfahrt dann längst nicht mehr so lange wie während vergangener Jahrhunderte. Die Zeit verging schnell: bei der Maifeier, zu der Kapitän Zinn zur allgemeinen Verwunderung mehrere Seemannslieder beisteuerte, beim Musizieren, dem sich eine Kapelle aus Lehrlingen, Matrosen und Maschinenassistenten hingab, beim Englischzirkel, den der Kapitän ebenso leitete wie Kapitän Propp es auf der FRITZ REUTER für das Französische getan hatte. Der Zimmermann zum Beispiel baute an seiner Jolle, ich las mein Atlantikfutter, und in allen Gängen standen die Schotten „auf Sperrhaken“, falls jemand kam, der einfach nur ein Bier mit einem anderen trinken und sich unterhalten wollte. Das war eine Offenheit, die mit den siebziger Jahren endete, als Denunzianten an Bord und an Land beständig mehr Misstrauen säten.

Und dann endlich: Über uns ein großer Himmel, voraus Havanna am Morgen, und die Welt war wunderbar. Als wir angelegt hatten, kam eine Angestellte der Agentur zu mir, eine junge Frau in einer der scheußlichen grünen Milizuniformen, die ihren Körper verbarg. Aber ihr Lächeln – ich spürte einen Donnerschlag wie einst vor der Statue von der Osterinsel. Es gab offenbar ein Leben neben der Ladung. Überdies verlief das Löschen problemlos, denn die Männer auf dem Schwimmkran löschten nicht ihren ersten LEYLAND, und beschädigte Ladung galt kubanischen Hafearbeitern als Anschlag auf die Revolution. Meinen Neigungen folgend, geriet ich in der Freizeit wiederum in ein Museum. Nein, nicht in jenes, in dem ein von Kugeln durchlöcherter Lieferwagen, ebenso durchlöcherter, vom Blut gefallener Revolutionäre fleckige Hemden sowie Che Guevaras Pfeife



Verladen von LEYLAND-Bussen in London

ausgestellt werden, sondern in Hemingways Finca. Im Hinblick auf mein späteres Dasein als Autor blieb der Besuch wohl folgenlos, aber in Hemingways Schuhspind habe ich mich gründlich umgesehen: Noch Jahre später, während der ersten Reise nach Ostafrika, kaufte ich mir ein Paar Safaristiefel von der Art, die ich dort gesehen hatte. Das war mir wichtig, denn ich bin in meinem Leben sehr viel gelaufen. Wenn Sie jemals einen bedauernswerten Irren gesehen haben sollten, der in der Mittagshitze an den Salzpflanzen des Natronsees oder im Mondlicht im Mangrovensumpf der Schatzinsel umherlief – das war ich. Insbesondere in den Jahren, in denen ich späterhin gemeinsam mit meiner Frau zur See fuhr, galt unumstößlich: Niemals und nirgendwo eine Gelegenheit zum Landgang versäumen! Zum Gedenken an Ernest Hemingway gehörten damals natürlich auch einige Gläser Daiquiri – besser Papa doble – in der Bar El Floridita. In jener Zeit gelang es mir noch, den beachtlichen Vorsprung des Meisters einzuholen, heute müsste ich mich bald am Hemingway aus Bronze festhalten, der nunmehr dort an der Theke sitzt.

Der Rest ist bald erzählt: In Veracruz verwandelten die aufplatzenden, achtlos mit Netzbrocken statt mit Strophen gelöschten Milchpulversäcke aus Le Havre den Kai in eine Schneelandschaft. Sofern ich nicht Proteste schrieb, rannte ich mit dem Fotoapparat umher und bedachte die Vorarbeiter jeweils mit einem der drei spanischen Flüche, die mir geläufig waren. „Concha de cotorra“ zum Beispiel ist sehr wirkungsvoll. Sodann Tampico, schließlich ein leeres Schiff, dessen Luken zuvor zum Teil bis unter die Sülle gefüllt waren. Zurück nach Kuba: In Moa luden wir 400 Tonnen Nickelkonzentrat in Fässern, in Cardenas und Havanna „voll Schiff“ Zucker in Säcken, allein 66 000 davon in Cardenas. Im Vergleich mit der Zeit des Ladens in Europa verlief das geradezu langweilig.

Noch eine Reise, dann folgten zwei Jahre Aufbaustudium zum A6 in Wustrow. Als wir zur Aufnahmefeier in die Aula gingen, stand der Ehrengast Walter Steinfatt kopfschüttelnd an der Seite und sprach ungläubig vor sich hin: „Lange, Levermann, Karpinski ...“ Mit uns hatte er offenkundig nicht gerechnet. Einige Wochen später rief man mich aus dem Unterricht zum Direktor. Ich glaubte zu wissen, worum es ging. Gemeinsam mit Ulf L. war ich die Feuerleiter vom STRANDHOTEL hinaufgestiegen, um Blondie, einer unter dem Dach schlafenden Schönen, ein Ständchen darzubringen, für das wir Belohnung erhofften. Stattdessen rief Blondie die Polizei an. Aber im Büro des Direktors erwartete mich keine Ausweisung aus Mecklenburg, sondern Kapitän Zinn. Nach dem tödlichen Arbeitsunfall eines Lehrlings war ausgerechnet er, der mit Belangen der Sicherheit besonders verantwortungsbewusst umging, angeklagt worden und nun auf der Suche nach entlastenden Zeugen.

Wie es scheint, endete nach der Gerichtsverhandlung in Rostock nicht gänzlich, was mit einer gemeinsamen Fahrenszeit begonnen hatte. Denn weitaus später, in einem afrikanischen Hafen, betrank sich unser LTO und randalierte in der Offiziersmesse. Ein übler Kerl, von dem vermutet wurde, er schreibe Berichte für den Staatssicherheitsdienst. Wir brachten ihn mit vereinten Kräften in seine Kammer und schlossen ihn ein, doch bald darauf trat er den Fluchteinsatz aus seinem Schott heraus und kroch nun im Gang umher. Als ich ihn wieder in seine Kammer zog, schrie er mich an: „Lange, deine Stunden sind sowieso gezählt, auch wenn da einer die Hand über dich hält!“ Ich kannte sonst niemanden näher, der Einfluss in der Reederei hatte – es konnte nur Kapitän Adolf Zinn, Träger des Vaterländischen Verdienstordens, gemeint sein.

Wieder rollt mir mein Garn davon. Nochmals ist also von der Seefahrtsschule die Rede: Der Abschluss kam, zwei Herren von der Nautischen Inspektion teilten mir mit, ich sei zum Ersten Offizier befördert und würde künftig im Fahrtgebiet Westafrika eingesetzt. Dabei erfuhr ich auch, dass die Aufgaben des Ladungsoffiziers in der gesamten Flotte vom Zweiten auf den Ersten Offizier übergingen. Die Ladung hatte mich wieder. Ich fragte jemanden von uns, der als Ladungsoffizier in Westafrika tätig gewesen war, wie es dort zugeht. Er grinste und sagte: „Fahr' nach Ribnitz, kauf' dir einen Ziegenstrick und häng' dich an eine der schönen Erlen am Bodden.“

Weihnachten im Paradies

Neben Ladung und Proviant wurde auch diesmal an einem schmutzigen Oktobertag im Bremer Überseehafen ein Weihnachtsbaum auf unseren HANSA-Dampfer gebracht und an einer kühlen Stelle im Schiffsbauch verstaut. Weihnachten würden wir im Persischen Golf verbringen.

Nach einigen Ladehäfen – Rotterdam, Antwerpen, Lissabon, Marseille und Genua – ging es durch den Suezkanal nach Masawa in Eritrea, „der heißesten Stadt der Welt“ mit fast 50 Grad Mittagstemperatur bei einer Luftfeuchtigkeit von 80 Prozent. Ein Landgang war hier nur abends auszuhalten, vorher wäre der Schweiß gewiss in Strömen geflossen.

In Mukalla an der Hadramautküste im Jemen wurde etwas Ladung abgesetzt und der Koch nutzte die Gelegenheit, einige Stauholz-Bretter, die er irgendwie mit dem Zimmermann unter der Decksladung herausgezogen hat, gegen eimerweise Shrimps zu tauschen. Shrimps von der Größe einer Walnuss und dann noch einige Lobster in Katzensgröße hinzu.

Stauholz war auch sonst bei den meist leeren Rückreisen ein beliebtes Tauschobjekt am Schatt Al Arab. Hier, an der Mündung unterhalb des Zusammenflusses von Euphrat und Tigris lebten in den schilfreichen Uferregionen Menschen, die wunderbare bunte Körbe und Schüsseln aus Schilfrohr flochten. Den auslaufenden Schiffen eilten Frauen und junge Mädchen mit ihren Schilfbooten nach, um ihre Ware gegen das von ihnen begehrte, bei uns nun überflüssige Stauholz einzutauschen. Was sollte Hein Seemann aber mit noch einem Korb aus Schilf machen? Vielmehr reizte es ihn, wenn sie als Gegenleistung für drei Bretter ihre Burka, oder was auch immer sie trugen, bis zum Bauchnabel schürzen wollten.

Bereits im November sammelte der Funkoffizier bei der Besatzung die Weihnachtstelegramme und Order für den Versand von weihnachtlichen Aufmerksamkeiten ein, verschickt vom Alsterhaus in Hamburg.

Der Telegrammverkehr musste ruckzuck abgewickelt werden, denn Weihnachten bedeutete für Norddeich Radio Hochkonjunktur, wenn von den und an die hunderte von Schiffen tausende Telegramme übermittelt oder empfangen werden mussten.

Wir hatten zum Glück nur 18 deutsche Seeleute an Bord (Kapitän, nautische Offiziere, Funkoffizier, Maschineningenieure und -assistenten, Elektriker, Zimmermann und Kochsverwalter/Purser). Der Rest der Besatzung, die Decks- und Maschinenmannschaft, bestand aus 34 Pakistanern und Bangladeschis. Die beiden indischen Köche jedoch kamen aus dem christlichen Goa, wegen der Zubereitung von Schweinefleisch.

Eine vorweihnachtliche Stimmung stellte sich nicht ein, schon wegen des Klimas. Der Tannenbaum wartete noch im dunklen Lagerraum auf seinen Auftritt. Zwei Tage vor Heiligabend – wir lagen bereits in Basrah im Irak an der Pier – holte ihn der Zimmermann herauf und stellte ihn in einem hölzernen Ständer in die Offiziersmesse. Nur am Heiligen Abend bemühten sich die Drei aus dem Kapitänssalon (Kapitän, Chief Nautiker und Chief Ingenieur) zu uns in die Offiziersmesse. Jetzt mussten alle Leute für das nun einmalige Kapitänsdinner, das dem auf einem Luxusdampfer kaum nachstand, zusammenrücken. Natürlich war auch festliche Kleidung erwünscht. Flatterjeans, T-Shirts und bei einigen sogar die Badelatschen wurden gegen eine weiße Hose mit Uniformhemd und weiße Leinenschuhe getauscht, die vorher mit Zahnpasta geputzt wurden. Dafür hatten rechtzeitig der pakistanische Steward und der Laundryman gesorgt.

Ich verbrachte meine erste Weihnacht auf See. Die allgemeine Stimmung war gedrückt und explosiv, weil wohl jeder lieber zuhause bei seinen Lieben gewesen wäre. Meine Eltern tauschten daheim vermutlich der traditionellen Sendung „Grüße an Bord“, die immer einige Tage vorher aufgezeichnet wurde, aber an Bord kaum empfangen werden konnte.

Solch ein Tannenbaum mit etwas Lametta und einigen bunten Kugeln – Kerzen fehlten wegen der Brandgefahr – sah ziemlich erbärmlich aus. Und dann noch nicht einmal eine Krippe! Da muss eine Krippe her, dachte ich für mich und hatte gleich einige Gleichgesinnte auf meiner Seite. Was wir jederzeit in genügender Anzahl an Bord mitführten, das waren ausgetrunkene leere Flaschen. Also entstand aus einer ASBACH-Flasche die Maria – mit einem Kopf aus einer Kartoffel und einem blauen Umhang aus einer alten Flagge. Damit sie nicht so flach dastand, bekam sie zwei Brüste aus den Höckern einer Eierpalette. Nun war sie vollkommen: Knackig stramm, so wie wir Seeleute es liebten; so wie die Mädels aus der Texas-Bar zuletzt in Lissabon oder die schwarzen Perlen aus Angola und Maputo, mit Brüsten so fest, dass man auf ihnen Flöhe knacken konnte.

Vater Josef wurde aus einer JOHNNIE WALKER Whiskeyflasche gezaubert; mit einem aus Schweißdraht gebogenen Hirtenstab. Inzwischen hatte der Zimmermann einen passenden Stall und eine kleine Krippe gebaut. Als Jesuskind mussten wir erst noch einen UNDERBERG lenzen. Engel und Schafe wurden aus SINALCO-Flaschen hergestellt, mit Haaren aus einem aufgedröselten Hanfseil und Fell aus Putztwist. Für Ochs und Esel fanden sich auch noch Grundmodelle und ein Feudel für die passende Behaarung. Die Maschineningenieure lieferten uns einen goldenen Stern aus Lining-Blech in Form unseres Reedereisymbols – eben des HANSA Kreuzes.

Ja, so sah das doch schon ganz gut aus und alles erfreute sich allgemeiner Beachtung. Jetzt konnte das Käptn's-Dinner beginnen.

Die indischen Köche hatten unseren Dampfer aus Brotteig nachgebacken, die Luken voll mit den Shrimps von der Hadramautküste. Das ganze Ensemble schwamm auf Weißkrautblättern. Essen vom Feinsten wurde gereicht mit Hummer „nach Kardinals Art“ (unser Kochverwalter hatte im Bremer „Essighaus“ gelernt) und viel flüssigem Beiwerk.

Nach dem Dinner erteilte der Kapitän den Befehl: „Macht das Motorboot klar, wir fahren ins Paradies!“ Einige Meilen flussaufwärts – dort wo sich Euphrat und Tigris küssen und zum Shatt Al Arab vereinen, bei der Ortschaft Qumrah – also im Zweistromland oder Mesopotamien – lag das Paradies. Eine ziemlich verrostete Tafel wies darauf hin, dass wir soeben diese biblisch verbriefte Stätte beträten (On this holy spot where the Tigris meet the Euphrates this holy tree of our father Adam grew symbolising the Garden of Eden on earth). Hier hatte sich also der Sündenfall ereignet, als Adam und Eva vom Baum der Erkenntnis naschten und danach feststellten, dass sie Männlein und Weiblein wären, die sich prima miteinander vergnügen könnten. Sie probierten es auf der Stelle aus. Das erzürnte den Herrn gar sehr und er verwies sie des Landes. Sie landeten später mit fünf Kindern am Niederrhein. Uns gelüstete nach ganz anderem. Und so musste das gekühlte BECKS Bier nicht lange darauf warten, durstige Kehlen herunterzufließen. Wir wünschten uns bei 40 Grad frohe Weihnachten und sangen aus voller Kehle: „Leise rieselt der Schnee, still und starr liegt der See.“ Den Allmächtigen veranlasste das, uns nach kurzem Aufenthalt im Paradies ebenfalls vor die Tür zu setzen. Was soll's, an Bord war es immer noch am schönsten!

Hermanns Krötenbeutel, ein Rucksack, der zur Legende wurde

Ein jeder von uns hat wohl seinen speziellen Landgangs-Rucksack noch in Erinnerung, den er sich bei allen Landgängen nach Verlassen der Gangway lässig über die Schulter warf und den er, wenn er Pech hatte, etwa hundert Meter weiter vor dem Zöllner oder dem Hafenwächter eröffnen musste.



Der Autor bei den Fischerkindern in Ghana

Bekannt für meine unkonventionellen Fototouren in Afrika, besaß ich einen Landgangsbeutel der besonderen Art. Das war ein rotbrauner Segelsack mit Lederriemen, der irgendwann einmal vom Chief Heinz Houser auf der EDGAR ANDRE zum „Krötenbeutel“ ernannt wurde. Wer Heinz Houser kannte, der weiß, dass dieser Typ für seine Kollegen in der Regel immer einen kleinge-hässigen, zum Menschen passenden Spitznamen gefunden hat.

Dagegen konnte man sich nicht wehren. Ich erhielt den sicher nicht schmeichelhaften Ökelnamen „Kröten-Hermann“, der auch bald auf anderen Schiffen zu meinem Rufnamen wurde. Damit musste ich leben. Und als wir dann, beide bereits im Ruhestand, im Warnow-Park bei einer Tasse Kaffee saßen, nahm Heinz das Gespräch zum Landgang mit dem Krötensack stets wieder auf. Es gab dazu einen wahren Grund: Tatsächlich habe ich bei den Landgängen im Krötenbeutel nicht nur meine Fotoapparate transportiert, sondern im Sack auch Kröten, Frösche, Schlangen, Echsen, Skorpione und andere Lebewesen mit an Bord gebracht. Für alles dieses Getier hatte ich zu Hause meine Abnehmer. Das war an erster Stelle der Zoo Rostock, der mit seinem Namen auch die Legitimation zur Einfuhr in die DDR lieferte. Und tatsächlich lebten dort jahrelang einige Riesenkröten (Aga aga) in einem Schauterrarium, die ich in Kolumbien fing und als Passagiere über den großen Teich gesund nach Rostock brachte. Den Amphibien ging es gut an Bord. Sie waren im Hospital gut untergebracht. Es gab kein Besatzungsmitglied auf der THEODOR FONTANE, das während meiner Mitreise nicht wenigstens einmal an einer Schau fütterung in der Dusche teilgenommen hat. Zur Fütterung wurden den Riesenkröten vom Koch spendierte, wurmförmig geschnittene Streifen Rinderherz auf einem Tellerrand serviert, die durch die Vibration des Schiffes in zuckende



Ein Einsiedlerkrebs

Bewegungen gerieten. Die Einklarierung in Rostock überlebten die wechselwarmen Tiere dann ganz entspannt unter feuchten Putzlappen versteckt.

Auch befreundete Terrarianer und der Zoo in meiner Geburtsstadt Dresden wurden von mir ständig mit zoologischen Raritäten versorgt. Vor allem Skorpione aus dem Jemen waren sehr begehrt.

Wenn ich auf der FONTANE die Riesenkröten auch öffentlich in der Dusche des Hospitals präsentieren durfte, musste ich die



Bufo marinus, Aga oder Riesenkröte

Skorpione auf der GEORG SCHUMANN dagegen im Kleiderschrank verbergen. Auch als der Kapitän ein Haltungsverbot für die Skorpione erließ, musste ich die „Giftspritzen“ weiterhin im Kleiderschrank verstecken, weil in Waren an der Müritz einem promovierten Spinnenspezialisten die Lieferung per Funk schon angekündigt worden war.

Ganz nebenbei gründete sich in Aden auf der SCHUMANN aus ausgesuchten und vertrauensvollen Besatzungsmitgliedern der „Konspirative Fotozirkel“, der hinter verschlossenen

Türen die Skorpione beim Fressen und der Giftabgabe fotografieren durfte. Prominentes Mitglied war der Funker und Hochschullehrer Dr. Herbert Schmatz, der in Aarhus für seinen dort republikflüchtigen Kollegen an Bord gekommen war.

Der ehemalige Segelsack, den ich einst beim Schiffsausrüster Gulbrandt in Stralsund kaufte, könnte auch über besondere Ereignisse berichten. In Ghana am Fischerstrand bei Takoradi wurde er mir von einem Jugendlichen von der Schulter gerissen und ausgekippt. Nur das Essbare war ihm wichtig. Er hätte Hunger, hat er uns gesagt. Es blieb alles, was für mich wertvoll war, im Sack.

Um einmal in Ghana eine Fotoerlaubnis im Fischereihafen Tema zu erhalten, musste ich den Beutel vor dem Hofstaat des dort residierenden Chief-Fishermans vollständig entleeren. Am Ende blieben nur die Kamera und die Fotografier-Erlaubnis unter Aufsicht zweier seiner Hofbeamten, die mich danach wegen eines noch fälligen Honorars an Bord besuchten, um noch einmal zu kassieren.

Er war auch dabei, als ich im Hafen Aden in Jemen, gemeinsam mit Herbert Schmatz vom Fotozirkel, von Polizisten festgenommen und dem Sicherheitschef vorgeführt wurde, der unsere Filme aus den Kameras einzog, weil wir angeblich militärische Anlagen im Hafen fotografiert hätten.

Ein solcher Krötenbeutel, an dem die Landgänge in vielen Häfen der Welt ihre Spuren hinterlassen haben, und der dem Träger stets das erwünschte Image eines Rucksack-Touristen vermitteln konnte, wurde stets nach einem besonderen System gepackt. Zuerst kamen die teuren Kameras hinein, denn das zu transportierende „Viehzeug“ musste vorher auch in seinem Lebensbiotop fotografiert werden. Solche Fotos unter Palmen aufgenommen, und zum Beispiel in der NBI veröffentlicht, brachten in der DDR viel Geld. Als nächstes wurden billige Taschenuhren, Seife, Bonbons und Zigaretten als Präsente oder Tauschwaren verstaut. Bei Landgängen in der Sowjetunion durfte natürlich der Kaugummi nicht fehlen. Wenn dann noch in Afrika gebrauchte Schuhe oder die bekannten Jesus-Latschen ihren Platz im Beutel fanden, war man für eine Mitfahrt auf einem Fischerboot sehr gut gewappnet. Die gemachten Fotos konnten dann in einem eigenen Buch oder in einer Segler-Zeitung Verwendung finden.

Nun hängt er im Keller schon Jahre vor sich hin, der Krötenbeutel, der seinen Namen von Heinz Houser einst zu Recht erhielt. Er wurde nicht entsorgt und hat den Heinz schon lange überlebt.



Jemenitischer Skorpion in Aden

Durch den MARLBORO-Channel

„Kennst du eigentlich den MARLBORO-Channel?“, wurde ich eines Tages gefragt. „Nein“, lautete meine Antwort, „ich kenne nur die Zigarettenmarke MARLBORO.“ „Gut, dann will ich dir mal etwas über den Suezkanal erzählen, der den Beinamen MARLBORO-Channel trägt, allerdings nur in eingeweihten Seefahrerkreisen.“



Händler im Suezkanal

„Den Suezkanal, diesen schleusenlosen Meerwasserkanal, habe ich schon oft passiert, von Nord nach Süd und von Süd nach Nord, vor dem Sechstagekrieg 1967 und nach seiner Wiedereröffnung 1975. In Reiseberichten, Handelsstatistiken oder ähnlichen Veröffentlichungen spricht man auch über Schlagadern des Weltseeverkehrs. Eine solche Schlagader ist der Suezkanal. Zeitweise musste diese Schlagader als Bypass um das Kap der Guten Hoffnung herumgeleitet werden. Das traf die Städte am Rande des Suezkanals hart, die mit dieser bedeutenden Wasserstraße leben. Dort wo riesige Öltanker, Frachter, Passagierschiffe ihre Bahn in beide Richtungen zogen, schnitt nach 1967 kein Schiffsrumpf mehr das in der Sonnenglut gleißende Wasser. Im Großen Bittersee ankerten vierzehn Schiffe aus acht Nationen, die bei der Durchfahrt vom Kriegsbeginn überrascht worden waren, darunter die bundesdeutschen Schiffe NORDWIND und MÜNSTERLAND.“

Die wechselnden Besatzungen halfen sich im kuriosen Großen-Bittersee-Klub über die öde Zeit mit Sportveranstaltungen und anderen Vergnügungen hinweg, sogar eigene Briefmarken wurden editiert. Beide deutsche Schiffe verließen den Suezkanal bei dessen Wiedereröffnung als einzige der Klubmitglieder aus eigener Kraft.

Doch seit dem 4. Juni 1975 pulsiert sie wieder, diese Schlagader des Weltverkehrs. Der Kanal wurde modernisiert, er wurde verbreitert und vertieft, er hat sich grundlegend verändert. Was sich nicht verändert hat, das sind die Menschen, mit denen wir Seeleute bei der Passage konfrontiert werden. Die Einklarierungsbehörden, die Lotsen und die Leute für die an Bord genommenen Festmacherboote wollen wie früher für ihre Dienstleistungen, die laut Kanalregeln im Preis für die Passage enthalten sind, noch zusätzlich entlohnt werden. Bakschisch heißt dieses „Trinkgeld“ ja wohl, mit der sich jedermann in arabischen Ländern Dienstleistungen oder Gefälligkeiten erkaufte. Hier ist es üblich durch solche Gaben Verwaltungsvorgänge



Kanalstation Deversoir, 1964 (o.) und 1975 (r.)

zu beschleunigen oder überhaupt zu ermöglichen. Es kann ausgeschlossen werden, dass der Lotse dem Schiff einen besonderen Gefallen tut, wenn er es sicher in einen Hafen geleitet. Vielmehr ist es sein Job und seine verdammte Pflicht und Schuldigkeit! Er aber verlangt dafür einen ehrerbietigen Kotau wie im alten China, wenn sich der eine Gunst, sprich Dienstleistung, Erhei-

schende vor dem Herrscher niederwarf und mit der Stirn den Fußboden berührte. Nun, zumindest muss sich im Suezkanal der Kapitän nicht vor dem Dienstleister in den Staub werfen, es genügt schon, wenn er dem Schlaucher ein paar Stangen Zigaretten in die Aktentasche steckt. „Schmiergeld“ ist ja wohl der umgangssprachlich korrekte Ausdruck für diese Unsitte.

Das Dilemma beginnt bereits mit dem Lotsenboot bei Ankunft des Schiffes auf der Reede von Port Said. Das Boot nähert sich dem Schiff, um Informationen abzufragen, die bereits vorher per UKW-Funk an eben dieses Boot gegeben worden waren. Man könnte meinen, es gehe dabei lediglich um die Bestätigung der Angaben, aber weit gefehlt. Der werten Herren Begehr ist es in Wirklichkeit, eine oder zwei Stangen Zigaretten abzustauben. Amerikanische sollten es schon sein, besonders gut geht die Marke MARLBORO. Kein Wunder, dass der Kanal daher seinen besonderen Namen trägt und das Lotsenboot in diesem speziellen Falle auch Schlauchboot genannt wird.

Der Erfolg einer schnellen Durchfahrt hängt von diesen Geschenken ab. Der Reeder gibt dem Kapitän entsprechende Repräsentationsmittel mit. Gleichwohl hadern manche Kapitäne mit diesen schleimig-fordernden Geschäftsbeziehungen und möchten nur zu gerne



von den Bestechungen Abstand nehmen, ob aus Geiz oder rein moralischen Gründen sei dahingestellt. Privat sind sie nicht davon berührt, aber das Schiff trifft es. Ich habe es schon erlebt, nur auf Grund solcher Verweigerung an fast letzter Stelle im Konvoi fahren zu müssen oder im Hafen verlängerte Liegezeiten zu erleben. Leider färbte das restriktive Gehabe des Kapitäns dann oft auf die gesamte Reise ab.

Die Kanalpassage kann recht unterhaltsam sein, wenn auch jeder froh ist, sie an den Endpunkten hinter sich zu haben. Schon das Festmachen an den Tonnen in Port Said ist dank der Festmacher ein Erlebnis. Achtern werden drei Leinen auf Tonnen festgemacht, dazu kommt noch ein Sliproop. Während für die drei Leinen ein etwa zwei bis drei Meter langes Roop mitgegeben werden muss, benötigt man für das Wieder-an-Deck-holen des Sliproop ein Joltau. Manchmal klappt es. Einmal nicht aufgepasst und schon ist das Joltau fort. Die anderen kurzen Leinen sieht man sowieso nicht wieder. Doch irgendwann kommt die Zeit der Rache, um die Festmacher auszutricksen.

Wir sind kaum fest, da überschlagen sich schon die Behörden. Aber auch Gauner und Abstauber, die Piraten des Kanals, strömen an Bord. Alle wollen sie natürlich zum Kapitän. Da wir rechtzeitig den Verschlusszustand hergestellt haben, gelangt keiner von ihnen ungesehen in die Aufbauten.

Der Kapitän, unterstützt vom Funker und dem I. Offizier, sortiert zwischen den Guten und den falschen Fuffzigern. Dann ist die Einklarierung im vollen Gange.

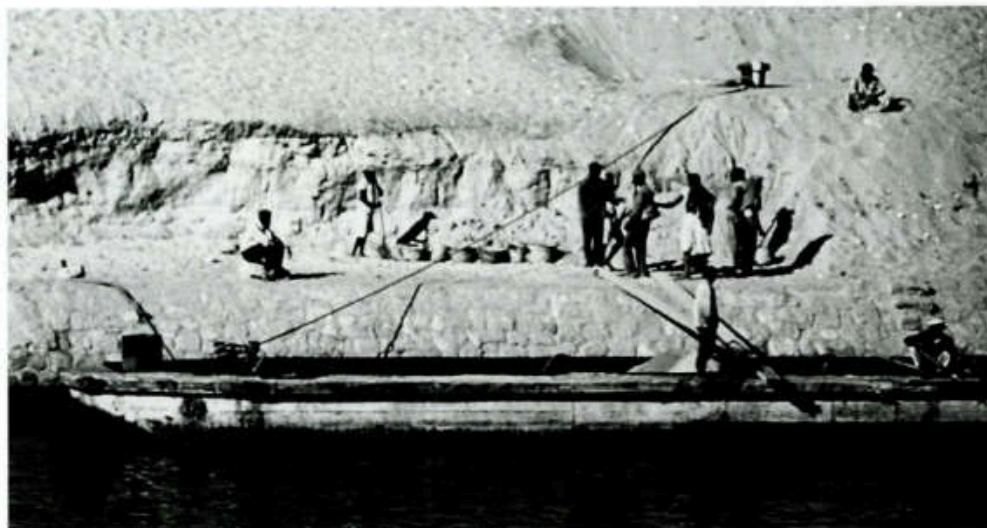
Schiffe werden in jedem Hafen einklariert. Da passieren dann schon mal nette kleine Begebenheiten oder Verwechslungen: Die gelbe Flagge „Q“ (wie Quarantäne) ist hochgezogen. Sie bedeutet: „An Bord ist alles wohlauf, bitten um freie Verkehrserlaubnis.“ Erst wenn die Gesundheitsbehörden alles geprüft haben, wird diese Erlaubnis erteilt. Ist sie erteilt, wird die Flagge wieder eingeholt. Der dafür zuständige Wachoffizier ist bei der Einklarierung nicht dabei. Man teilt ihm mit, wenn es soweit ist. Bei einer dieser Gelegenheiten fragte ein Kollege nach, ob die „Q“ schon runter kann. Der Kapitän verstand aber: „Kann die Crew schon runter?“ Er antwortete: „Ja, aber nur mit Seefahrtsbuch.“ Da die Flagge „Q“ aber ganz ohne Seefahrtsbuch auskommen muss, erhielt er einen herzhaften Lacher als Erwiderung. Als der Alte seinen Irrtum bemerkte, sagte er: „Okay, yellow flag down.“ Ja tatsächlich, eine Seefahrt, die kann lustig sein.

Zeitgleich mit den Behörden eilen die Händler herbei und wollen an Bord. Zu uns kommt immer Klaus, den einzigen, den wir samt seinem Gehilfen an Bord lassen. Auf Klaus können wir uns verlassen, er ist der Einzige, der auch in die Aufbauten darf.

Mitten in der Nacht bricht dann der Konvoi auf, und wenn die Tagesdienstler aus ihren Kojen fallen, hat ein Teil der Besatzung schon sechs Stunden gearbeitet. In Ismailia findet der Lotsenwechsel statt und bald darauf fällt der Anker im Großen Bittersee, um den Gegenkonvoi passieren zu lassen. Nach einigen Stunden des Wartens sind wir wieder unterwegs. Der zweite Teil der Kanalpassage beginnt.

Ägypten, dieses ehemalige Land der Pharaonen mit einer Hochkultur, ist heute vom Islam geprägt. So ist selbstverständlich auch der Lotse ein Muslim. Es verwundert nicht, wenn der plötzlich anfängt, singend und betend Verse aus dem Koran vorzutragen. Eine Gebetskette gleitet durch seine Hand, der Fastenmonat Ramadan hat begonnen. Später bittet er um ein Fahnentuch. Er benutzt es als Gebetsteppich. Ob er dabei bestimmte Flaggen bevorzugt, ist nicht zu ergründen.

Bald kommt Suez in Sicht. Die in Port Said an Bord genommenen Festmacherboote werden zu Wasser gelassen. Der Lotse wechselt noch einmal. Noch einmal kommt jemand von der Agentur an Bord und bringt vielleicht Briefe für die Besatzung vorbei. Dann ist auch der Hafenlotse von Suez wieder gegangen und die Fahrt wird ohne fremde Unterstützung fortgesetzt. Durch den Golf von Suez und die Gubal-Straße geht die Reise nach Süden ins



Bauarbeiten zur Verbreiterung des Suezkanals (1964)

Rote Meer. Eine Art Rennstrecke, denn nach der Kanalpassage reizt jeder Dampfer seine maximale Geschwindigkeit aus. So fahren die Schiffe dicht auf dicht, bis eines das andere überholt oder selbst überholt wird und der einstige Konvoi von zwanzig oder mehr Schiffen sich in den Weiten des Roten Meeres verstreut.

Bald darauf treffen wir wieder vor Suez ein. Dann geht die Reise Richtung Norden und wir erleben den Kanal in umgekehrter Reihenfolge. Wieder werden wir Präsente verteilen müssen, um die wohl wichtigste Schlagader des Weltseeverkehrs passieren zu dürfen."

Peter Kirsten

Von der maritimen zur eisernen Seidenstraße

Ja, die Passage des Suez-Kanals war immer ein Highlight, auch nach Jahrzehnten bewahrt man sie noch in lebendiger Erinnerung. Es glich einem Ritual, wenn sich vor Port Said (oder Suez) die Tanker, Massen- und Stückgutfrachter auf der Reede zum Konvoi versammelten. Dann begann die Einfahrt und wie auf eine Perlenkette gereiht fuhren die Schiffe gemächlich via Ismailia und dem Großen Bittersee nach Suez (oder umgekehrt). Nachdem der Kanal passiert war ging es mit voller Kraft weiter. Die Auflösung des Konvois glich einem Wettlauf bei dem die normalen Frachtschiffe immer das Nachsehen hatten. Vorbei zogen die auch schon damals ziemlich großen Tanker. Ihre Geschwindigkeit stand für ihre Wichtigkeit, denn Erdöl war, das wusste jeder, der Schmierstoff der Weltwirtschaft.

Seit die Globalisierung ins Wirtschaftsleben einzog, hat sich einiges geändert. Erdöl ist noch immer der Schmierstoff der Weltwirtschaft, aber die riesigen Containerschiffe, die inzwischen die Weltmeere befahren, sind die Weltwirtschaft. Als die Bilder der EVER GIVEN uns erreichten, die sich mit ihren 400 Metern Länge einfach quer stellte im 200 Meter breiten Suezkanal, ist mancher aus dem Staunen nicht herausgekommen. Sie ist gewiss ein stolzes Schiff, ein Highlight der Ingenieurkunst, wie übrigens der Suezkanal auch, und sie konnte am wenigsten dafür, dass etwas aus dem Ruder gelaufen war. Der Güter- und Warenverkehr, an dessen Umfang sich die Weltwirtschaft misst, muss wachsen und immer effizienter werden.

Das ist gesetzt. Man hat das Klagen noch „im Ohr“ über den Stillstand der Kanalpassage, der in den schlimmsten Szenarien auf Wochen prognostiziert wurde.

Nun es kam anders, die EVER GIVEN war bald wieder flott, die Kontinuität des Containertransports wieder hergestellt durch die nachsichtige Hilfe der Natur. Was bleibt sind vermehrte Zweifel am Risikomanagement der großen Reedereien, das sich dem Kostendruck (die andere Seite der Gewinnmaximierung) beugt und darum glaubt, gigantische Pötte durch den Suezkanal und über die Meere schicken zu müssen. Es gibt Stimmen, die vor einer weiteren Ausreizung der Gigantomanie im Schiffbau warnen. Versicherer gehören dazu, denen es zunehmend unwohl wird, denn eine Havarie oder gar der Verlust solcher Riesen kann mit mehreren Milliarden zu Buche schlagen.

„Freie Fahrt für die Giganten“ hat womöglich keine Zukunft mehr trotz der behaupteten besseren Umweltbilanz. Einmal wegen der Risiken und dann wächst mit der Neuen Seidenstraße eine Alternative heran, bei der die Schiene mit ihrem großen Potenzial zu ganz neuen Ufern führen könnte.

Zurück zur Reede vor Port Said. In alten Zeiten kamen hier Händler mit ihren Booten zu den wartenden Schiffen, tummelten sich längsseits und boten ihre Waren an, feine Reisetaschen aus Kamelleder zum Beispiel. War man sich handelseinig geworden, wurde per Tampen der Kauf vollzogen. Solch ein Tampenaustausch ist natürlich bei einem Schiff wie der EVER GIVEN nicht mehr möglich. Es wäre ein Unterfangen, das etwa dem kleinen Bagger ähnelt, der sich an dem gestrandeten Riesen zu schaffen machte und die Welt belustigte. Gewiss – ein jegliches hat seine Zeit. Sagen wir es auch den Reedern.

Knut Freiwald

Grundberührung im Suezkanal

Von April bis Oktober 1994 war ich als I. Offizier auf MS RED SEA EQUINOX gemustert. Dieses Schiff, ein Mehrzweckfrachter der Reederei Ahrenkiel, fuhr zu der Zeit unter deutscher Flagge im Zweitregister. Als ich an Bord kam erfolgte dessen Einsatz zwischen Europa/Mittelmeer und dem Roten Meer als Containerfrachter. Jede Reise führte durch den Suezkanal, um unter anderem in Jeddah, Port Sudan und Hodeidah die Ladung zu löschen.

Der letzte Hafen im Mittelmeer hieß immer Piräus. Dort wurde das Schiff maximal abgeladen. Die Stabilität lag nahe am Limit, sodass mit der entsprechenden Vorsicht manövriert werden musste. Die Versegelung von Piräus nach Port Said verlief meist normal und ohne Probleme, solange weder stärkere See noch Wind von der Seite kamen, die zum starken Rollen des Schiffes führten. Zum Einklarieren in Port Said machte das Schiff in der Regel an den Tonnen fest. Diesmal legte das Schiff mit der Steuerbordseite an den Dalben im Kanal an. Eigentlich auch ein normaler Vorgang und durchaus üblich. Allein das Problem bestand darin, dass das Schiff mit der Steuerbordseite an einer unbefestigten Uferwand aus Sand lag. Dieser Umstand sollte im Verlaufe unserer Kanalpassage noch zu einem unvorhersehbaren Ereignis führen.

Erst einmal ging alles seinen normalen Gang. Die Behörden kamen an Bord, zusätzlich während der Zeit der Klarierung auch die allseits bekannten Händler. Die vorgeschriebenen Boote für die Suezkanalpassage samt Besatzung und der Suezkanal-Elektriker wurden an Bord genommen. Nachdem der südgehende Konvoi seine Fahrt aufgenommen hatte, reihten auch wir uns entsprechend unserer Nummer ein. Die Fahrt bis zum Bittersee verlief bei schönem Wetter problemlos. Im Bittersee gingen wir vor Anker, um den Nord-Konvoi passieren zu lassen.



Der Autor und sein Schiff

Als dieser den Bittersee so gut wie passiert hatte, machten wir unsere Maschine seeklar. Nach dem Anker-auf-gehen reiheten wir uns wieder in den Konvoi ein. Das Schiff befand sich gerade im ersten Abschnitt des Kanals nach dem Verlassen des Bittersees, kurz bevor es in eine langgezogene Rechtskurve ging, und hatte seine normale Kanalgeschwindigkeit erreicht, als plötzlich alle Lichter ausgingen. Blackout! Das Ruder lag zu diesem Zeitpunkt leicht nach Backbord und das Schiff verlor nur allmählich an Geschwindigkeit. Die Ruderlage konnte nicht geändert werden, da der Notdiesel noch nicht angesprungen war. So mussten wir hilflos zusehen, wie sich der Dampfer mit dem Backbordvorschiff auf die linke Kanalulferseite schob. Da lag nun unser schönes Schiff etwas schräg auf der Kanalseite fest im Sand. Der Lotse erklärte, etwa 500 Meter weiter gäbe es nur felsigen Untergrund. Auch Glück im Unglück, unser Achterschiff ragte nur soweit in das Fahrwasser hinein, dass die folgenden Schiffe uns problemlos passieren konnten. Ansonsten hätten wir für Stunden den Suezkanal blockiert, was sicherlich sehr teuer geworden wäre.

Nun begann als erstes die Ursachensuche für den Blackout. Deckseitig hatte ich zu klären, wie weit der Frachter mit dem Vorschiff auflag und ob es irgendwo einen Wassereinbruch gab. Eine Peilung der betroffenen Ballasttanks und Bilgen der entsprechenden Luken erfolgte. Ein Wassereinbruch konnte nicht festgestellt werden. Das Achterschiff lag frei im tiefen Wasser. Deshalb sollte versucht werden, das Schiff durch eigene Kraft mit einem Rückwärtsmanöver wieder ins Fahrwasser zu bringen.

Der Leitende Ingenieur hatte inzwischen die Ursache für den Blackout gefunden. Unser Seekasten war voller Sand. Dadurch kam die Versorgung der Hauptmaschine mit Kühlwasser zum Erliegen. Es sei erinnert, wir hatten in Port Said mit der Steuerbordseite an den Dalben festgemacht. Das Schiff war auf maximalen Tiefgang abgeladen. In diesem Falle wäre es notwendig gewesen, von der tiefer liegenden Saugstelle für das Seewasser auf die dafür vorhandenen höher gelegenen Hochsauger umzustellen. Da dies nicht geschah, wurde jede Menge Sand in den Seekasten gesaugt, der letztlich zum Abbruch der Versorgung der Hauptmaschine mit Kühlwasser führte.

Nachdem der Seekasten gereinigt und die Maschine wieder seeklar war, wurde versucht mit verschiedenen Fahrstufen auf „Zurück“ das Schiff frei zu bekommen. Leider scheiterten die Versuche. Nach Beratung entschloss sich der Kapitän Schlepperhilfe anzunehmen. Nach mehreren Anläufen gelang es, das Schiff wieder frei zu bekommen. Auf Anweisung

der Kanalbehörde wurde es zurück zum Bittersee gebracht und ging dort erneut vor Anker. Durch die Grundberührung hatte es seine Klassebestätigung verloren. Diese musste von der zuständigen Klassifikationsgesellschaft erneuert werden. Dies nahm einige Zeit in Anspruch. Aus diesem Anlass wurden auch die beim Aufliegen betroffenen Ballasttanks besichtigt. Dabei wurden keine sichtbaren Schäden gefunden, die eine Weiterfahrt verboten hätten. Also bekam das Schiff seine Klasse wieder. Nachdem mit den Behörden alles geklärt war, erhielt das Schiff eine neue Nummer, um sich in den nächsten südgehenden Konvoi einzugliedern. Bis Abgabe des Lotsen in Suez gab es keine weiteren Probleme. Nur während der Passage des Golfes von Suez musste das Schiff zeitweilig mehrmals stoppen, da der Seekasten erneut gesäubert werden musste. Dies war teils problematisch, da man sich die Stellen zum Stoppen nicht aussuchen konnte. In mein Notizbuch machte ich mir den Vermerk: „In Port Said beim Festmachen an Dalben im Kanal, denke an Hoch- und Tiefsauger umstellen.“

Lothar Pantermöller

Festmachen in Port Said

„This rope is to small!“, der kleine, dunkelhäutige Mann mit dem Walkie Talkie hielt die Tampen, die wir durch die Festmacherleinenaugen geschlungen hatten, in der Rechten. „How many meters are this ropes long?“

Mir lief allmählich die Galle über, der Kleine hatte mich einfach überfahren. Noch nie kam in Port Said vorher einer auf Manöverstation und kontrollierte uns: „El Hombre, read me! I'm not the first time in Port Said, I know this fucking discuss concerning the ropes! If I make a bigger one on the rope – you want have more.“

„Okay, do it as you want, but your ship will loosen from the buoy maybe!“ Seine Augen blitzten, er gestikulierte mit Hand und Fuß. Als wir die Leinen ins Boot gaben, band ich zusätzlich einen Tampen pro Auge an. „Wieso nun das?“, fragte der Zweite. „Du wirst gleich sehen, dass die da unten wie die Berserker losziehen, wenn sie nicht eine Kleinigkeit bekommen. Die Tampen behalten sie sowieso für sich.“

Und so war es auch. Als wir die Tonne sahen, konnte man klar ausmachen, dass die Leinenaugen nicht als Schlinge verbändselt waren, sondern belegt wurden. Das Schönste kam, als wir die Sliprope runter gaben und zusätzlich ein Jolltau, um die Leine durch das Tonnenauge an Deck hieven zu können. Das Festmacherboot bekam alles was bei uns geschah übers Walkie Talkie von ihrem Mann an Deck, so auch die Mitteilung, dass zwei Jolltaus bereitliegen. Also zogen sie mit dem ersten bis weit über die Entfernung Tonne-Schiff, sodass uns gar nichts anderes übrigblieb, als die zweite anzustecken. Das war ein etwas schlechteres Jolltau. Sie holten das erste ein, knoteten es los und es verschwand im Boot. Zu allem Überfluss brach dann das zweite Jolltau und wir mussten das Boot anbetteln, uns die Sliprope nochmal zu befestigen und dafür das zweite Jolltau opfern, unter dem Grinsen des Walkie-Talkie-Mannes. Das Ganze ereignete sich am Freitag, dem 10. Februar 1989 von 18.30 bis 19.00 Uhr.

Am Morgen danach um 0.30 Uhr war dann wieder Wecken. In der Messe lief ein Video über frivole Sexgelüste einiger mittelalterlichen Mönche in Italien. Wir mussten bis 1.15 Uhr warten, dann kam erst der Lotse.

Das Losschmeißen ging relativ unproblematisch. Der Kabel-Ede übernahm die Ankerwache bis zum Frühstück. Es war ungewöhnlich kalt im Kanal, in der Nacht nur +6°C und tagsüber ging die Quecksilbersäule nur auf ein bisschen über +14°C.



Fahrt aus dem Großen Bittersee in den Suezkanal Richtung Norden

Um 8.30 Uhr schmiss ich den Steuerbord-Anker mit vier Längen im Bittersee. Unser Kapitän stand auf Tradition. Es war der 11. Februar, also ein ungerader Tag, deshalb der Steuerbord Anker.

Wir verständigten uns über Handzeichen, indem ich ihm mit ausgestrecktem Arm zu erkennen gab wie die Kette steht. Vorher erklärte er mir die Zeichengebung über die Bordsprechanlage und vergaß dabei den Aufbautenbereich abzustellen, sodass alle mithören konnten. „Bootsmann geh doch mal ein bisschen mehr nach Steuerbord, damit ich dich sehen kann, dass du mich verstehst!“, war ein Satz dieses Monologs. Um 12.30 Uhr fuhren wir wieder los.

Roland Mahnke

Meine erste Reise 1975 auf MS VOGTLAND (I)

Mein Wunsch, zur See zu fahren, wurde bei mir durch ein Kindheitserlebnis ausgelöst. Bekannte meiner Eltern fuhren in den 60er-Jahren mit ihrem Sohn auf einem Schiff der Binnenreederei. Der Kahn wurde in Stralsund beladen und sollte dann nach Barth fahren, um die Ladung wieder zu löschen. Es waren Sommerferien, ich durfte diese Kurzreise mitfahren, da wir innerhalb der DDR blieben. Ich war stolz wie ein Ritter, als ich neben dem Schiffsführer selbst ein paarmal das riesige Steuerrad halten durfte. Noch mehr interessierte mich der Maschinenraum, dort durfte ich leider nur kurz reinschauen.

Solange ich zurückdenken kann, habe ich mich immer für alles interessiert, was Lärm macht und sich bewegt. Natürlich will ich keinem Nautiker auf den Schlips treten, doch für mich galt stets: „Das Herz – die Maschine – Stolz der Marine!“

Nach diesem tollen Ferienerlebnis stand mein Berufsziel fest: Ich fahre später zur See und lerne die Welt kennen.

Die Jahre der Schul- und Berufsschulzeit vergingen und mittwochs studierte ich immer die Positionen der Handelsschiffe in der Ostseezeitung. Alle zwei Wochen hörte ich auch an den Wochenenden vom Sender Rostock die „Seeleute Gruß- und Wunschsendung“. Nicht nur wegen der Westmusik, sondern wegen der Beiträge, die in mir das Fernweh immer stärker schürten. Diese Sendung wurde vierzehntägig einmal in der Nacht von Samstag zu Sonntag ausgestrahlt und dann am Sonntag um 14 Uhr wiederholt. Selten verpasste ich eine Sendung. Ruth Raasch und Jochen Wilken hießen damals die beiden Moderatoren dieser Sendung. Jochen Wilken habe ich später persönlich auf dem MS EISENBERG kennengelernt, als er eine Rundreise mit uns fuhr, um später darüber zu berichten.

1975, nach Beendigung der achtzehnmonatigen Armeezeit, war es dann im Sommer des gleichen Jahres soweit. Der Überprüfungsdschungel war endlich überstanden, die Zusage der DSR im Briefkasten.

Die Formalitäten waren schnell erledigt und im Juli 1975 begann der Einstellungslehrgang in der Berufsschule Marienehe in Rostock. Wir wohnten während dieser Zeit in der Lessingstraße in Rostock. Alle fieberten der ersten Heuer entgegen. Als Erster bekam ein Bäcker einen Einsatz; er fuhr mit einem Bulker nach Lissabon in die Werft. Nach dem Sicherheitslehrgang war es dann auch für mich soweit. Mir wurde MS VOGTLAND zugewiesen, das aber noch einige Tage in Rostock bleiben sollte. Reparaturen wurden ausgeführt, Ausrüstung und Proviant übernommen. Ein Teil der Besatzung befand sich noch im Heimaturlaub, und deshalb ließ sich schlecht ausmachen, wer Springer war und wer zur Stammbesatzung des Schiffes gehörte. Was ich jedoch gleich in Erfahrung brachte, war das Ziel der nächsten Reise. Wir sollten demnach in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen laden und dann in Westafrika die Ladung löschen. Der erste Hafen auf dem Schwarzen Kontinent sollte Lome in Togo sein. Anschließend folgte noch Lagos. An der Elfenbeinküste in Kribi und San Pedro Holzstämme laden, dann nach Las Palmas zum Bunkern und löschen der Baumstämme in Amsterdam. In Hamburg würde die Reise für mich enden.

Zum ersten Mal in meinem Leben befand ich mich auf einem Frachtschiff. Fischereifahrzeuge hatte ich bereits während der Lehre auf der Volkswerft Stralsund genug gesehen und kannte diese Schiffe, doch hier war nun alles Neuland. Bei der VOGTLAND handelte es sich um einen alten Pott, ohne Klimaanlage. Nur der III. Ingenieur hatte sich aus den Resten eines alten Kühlschranks und einem üblichen Zimmerlüfter eine Klimabox gebastelt, die in seiner Kammer angenehmere Temperaturen ermöglichte.

Auf dem Schiff befanden sich nicht nur mittschiffs Kammern, sondern auch achtern. Ich bekam eine im „Hotel zur Schraube“ zugewiesen, wie man die achtere Kammer neben dem Rudermaschinenraum bezeichnete. Deren Größe ließ sehr zu wünschen übrig. Ein kleiner Schrank, eine kleine Back, ca. 50 × 80 cm, eine Koje, daneben eine kleine Backkiste, auf der man nur mit angezogenen Beinen liegen konnte und zwei runde Bulleyes, die wenig Licht spendeten. Das sollte für die nächsten Wochen mein neues Zuhause werden. Ich muss sagen, der erste Eindruck war erschütternd. Ich sah aus einem der Bulleyes und erblickte etwa dreieinhalb Meter unter mir das Wasser. Meine Fresse, so einen Knast hatte ich mir natürlich nicht erträumt.

Der Maschinenraum interessierte mich besonders. Die Hauptmaschine war eine Zehn-Zylinder-Zweitaktmaschine der Firma „Burmeister & Wain“. Pro Zylinder besaß sie zwei Einspritzventile. Das Sonderbare waren die großen Auslassventile, die ich bis zu diesem Zeitpunkt an einer Zweitaktmaschine noch nie gesehen hatte. Auch die Zählweise der Stationen war genau andersherum, als ich es von meinem Vater, Motorenschlosser auf der Volkswerft, gelernt hatte. Diese Maschine wurde mit Schweröl betrieben und zwar von der widerlichsten

Sorte. Das HE-C musste tierisch vorgewärmt werden, ansonsten hätte man das Zeug bei niederen Temperaturen vermutlich schaufeln können. Der Gestank des HE-Cs war ekelhaft und ich sollte noch in Zukunft damit zu kämpfen haben.

Von diesem Tag an begann meine zweite Lehre. Ich erlernte den Umgang mit den Schiffsmaschinen, erledigte die Drecksarbeiten, denn laut Heuerschein hatte man mich als Motorenhelfer (Decksmann – M) gemustert, was in der westlichen Seefahrt dem Oiler oder Schmierer entsprach. Als Jungfacharbeiter auf der Volkswerft hatte ich mit Überstunden an den Wochenenden knapp 1150 Mark verdient, was zu damaliger Zeit viel Knete war. Meine Kollegen fassten sich alle an den Kopf, als ich ihnen sagte, dass ich zur See fahren will. Viele meinten, ich sei völlig bescheuert, so viel Geld wie hier bekäme ich nie wieder.

Meine Grundheuer als Motorenhelfer (H6) betrug gerade mal 480 Mark, also nicht einmal die Hälfte davon. Zum Glück bekam man wenigstens ein kleines Taschengeld in Valuta, aber mit 3,50 DM pro Tag konnten auch keine großen Sprünge gemacht werden.

Meine Kenntnisse, die ich in der Lehre erworben hatte, konnte ich an Bord vorerst vergessen. Die wurden hier selten einmal gebraucht. Nur wenn es irgendetwas zu schrauben oder zu feilen gab, fiel mir das wesentlich leichter, als die Maschinen zu überwachen, von denen ich noch nicht die geringste Ahnung hatte.

1975 waren unsere Schiffe noch voll besetzt, was den Seeleuten sehr zugute kam. Ausschließlich die deutsche Sprache wurde an Bord gepflegt. Nur die Nautiker und der Funker sprachen im Ausland Englisch. Auf der VOGTLAND fuhren etwa 21 bis 23 Seeleute, manchmal auch mitreisende Ehefrauen. Auf meiner ersten Reise befanden sich anfangs vier Frauen an Bord. Die Chefstewardess, eine Stewardess, eine Köchin und eine Bäckerin. Die Bäckerin war mit dem Storekeeper verheiratet, die Stewardess mit einem Matrosen und die Chefstewardess mit dem Bootsmann. Doch auf dieser Reise sollte sich die Familiensituation letzteren Ehepaares noch grundlegend ändern. Darauf komme ich zu einem späteren Zeitpunkt zurück.

Nichts hasst ein Seemann neben der Reinigung des Spülluftkanals in den Tropen mehr, als auf einem Schiff für drei bis vier Monate Proviant und Ausrüstung zu übernehmen. (Von der normalen Ausrüstung einmal ganz zu schweigen). Die Arme werden immer länger und man sollte nicht glauben, was auf so einer Reise alles getrunken und verschlungen wird. Den ganzen Nachmittag schleppten wir Kisten für die Getränkelast und für die Proviantlasten. Zu diesem Zeitpunkt sah ich zum ersten Mal die Chefstewardess. Ihr Ehemann war nach Einlaufen Rostock vermutlich gleich zum Arzt oder nach Hause gefahren. Er hatte ein verletztes Auge und durfte die kommende Reise nicht mitfahren. Außerdem wollte er sicher das gemeinsame Kind wiedersehen, was nach so einer langen Reise ganz verständlich ist. Seine Frau, die Chefstewardess, musste jedenfalls wieder an Bord kommen bzw. an Bord bleiben, denn sie verwaltete die Getränke und auch die Transitwaren. Soviel mir bekannt ist, bekamen die Verwalter dieser beiden Lasten auch einen gewissen Obolus. Da lohnte es sich schon mal, einen Tag Urlaub zu opfern.

Dann war es endlich soweit. Das Landgangsende wurde bekannt gegeben. Was der Seemann zu diesem Zeitpunkt nicht besaß, konnte nur noch im Ausland oder an Bord erworben werden.

Zum ersten Mal machte ich den Zirkus der Ausklarierung im Rostocker Überseehafen mit. Es war schon erniedrigend, was man da alles über sich ergehen lassen musste. Vorerst möchte ich den Mantel der Nächstenliebe darüber decken, doch manche der Schnüffler schienen diese Schikanen richtig zu genießen.

Als die „Schwarze Gang“ dann endlich alles genug durchgeschnüffelt hatte, wurde die Gangway eingeholt. Der Uniformierte vom Wachschutz bekam nun weniger Stress. Die Schlepper



MS VOGTLAND

signalisierten Bereitschaft, das Schiff auf den Haken zu nehmen, und der Lotse befand sich auch schon an Bord. Da ich Freiwache hatte, sah ich mir das Schauspiel der ersten Fahrt vom Liegeplatz 54 bis zur Mole in Warnemünde an. Ledig, frei und ungebunden – ein prima Gefühl. Später, als ich eine feste Beziehung hatte, war es nicht mehr so toll, und als Verheirateter mit Kleinkindern hätte ich mir jedes Mal am liebsten eine Flasche hinter das Brustbein gegossen, wenn ich mich meistens bereits am Abend zuvor von meinen beiden Spatzen verabschieden musste.

Meine erste Reise werde ich aber nie vergessen. Wir steuerten Hamburg an. Ich kann mich noch genau daran erinnern, dass wir nicht durch den Nord-Ostsee-Kanal gefahren sind, denn sonst wären wir bereits nach ein paar Stunden in Hamburg gewesen.

So bekam ich auf der Überfahrt meine ersten Seewachen mit. Faszinierend der erste Tag, alles lief ohne Hektik wie ein Uhrwerk ab. Man hatte mich in die 4-8 Wache eingeteilt. Aus diesem Grunde waren der I. Ingenieur und der Star-Assi meine Wachkollegen. (Als Assi wurde der Maschinenassistent bezeichnet. Das hat mit einem Asozialen natürlich nichts zu tun. Das nur am Rande, falls eine Landratte diesen Bericht lesen sollte.) Nun machte ich auch die erste unangenehme Bekanntschaft mit den Separatoren. Natürlich waren das keine selbstausschießenden Separatoren, wie man sie heute kennt, sondern diese durften noch schön per Hand gereinigt werden. Nach dieser Arbeit stank man wie ein Iltis, und mir wurde bald klar, dass ich für die Reise zu wenig Kosmetik eingekauft hatte. Kein Problem, denn es ging doch in den Goldenen Westen, nach Hamburg.

Die Elbe hatten wir bereits erreicht und der Lotse befand sich auch schon an Bord, als ich Wachschluss hatte. Ich sah zum ersten Mal vom Wasser aus den westlichen Teil Deutschlands. Als wir Blankenese erreichten, herrschte bereits Dunkelheit und alles wirkte noch viel märchenhafter. Nach dem Festmachen im Kamerunweg konnte ich nicht einschlafen. Ich sehnte den nächsten Tag und den ersten Landgang herbei. Auf dieser Reise durften wir noch allein an Land gehen. Das sollte sich aber bald ändern. Da ich mich in Hamburg nicht auskannte, die meisten anderen Besatzungsmitglieder aber alle schon Hamburger Luft geschnuppert hatten, schloss ich mich der Freiwache an, um mit ihnen an Land zu gehen. Um 16 Uhr musste ich wieder an Bord sein. Auf das Mittagessen konnte ich gerne verzichten. Wann komme ich schon wieder mal nach Hamburg, dachte ich mir. Große Sprünge konnten sowieso nicht gemacht werden. Mannschaftsdienstgrade erhielten pro Tag die besagten 3,50 Mark, die nur zehn Tage im Voraus beansprucht werden durften. Das reichte ohnehin nur für ein paar Postkarten, Kosmetik und einen Drink.

Natürlich sah ich mir auch das berüchtigte Vergnügungsviertel an, doch ich muss sagen, da war ich doch ein wenig enttäuscht. Die Damen vom „horizontalen Gewerbe“ sahen 1975 wirklich noch nach dem aus, was sie verkörperten. Manche wirkten regelrecht abstoßend mit der dick aufgetragenen Schminke in den verlebten Gesichtern. Man musste es aber mal gesehen haben.

Zum Glück bin ich seit 1983 verheiratet und führe eine normale, harmonische Seemannssee. Um keine Depressionen zu bekommen, habe ich die Anzahl der Jahre, die ich auf See verbracht habe, lieber nicht zusammengerechnet. Es würden einige zusammenkommen. Der Seemann muss viel entbehren. Sein Job ist mit keinem anderen Beruf zu vergleichen. Vor jeder Seemannsfrau, die dem Beruf des Mannes Verständnis entgegenbringt und mit den täglichen Anforderungen des Lebens allein zurechtkommt, ziehe ich den Hut. Der Nachteil besteht natürlich darin, dass die Kinder völlig auf die Mutter fixiert sind, da sie mit dem Vater nur selten zusammen sind. Wenn die Kinder meine Entscheidungen im Urlaub nicht billigten, bekam ich stets die folgenden Worte zu hören: „Mutti hat aber gesagt ...!“ Das nervte mich zwar immer, doch meistens wurde ein Kompromiss gefunden. Wenn ich Mitte der 80er-Jahre von See kam, freuten sich die Kinder stets wie verrückt. Eine meiner Töchter sagte mal zu mir, es wäre ständig wie Weihnachten, wenn ich von See käme! Als guter Vater habe ich aus dem letzten europäischen Hafen stets frisches Obst und sonstige Leckereien mitgebracht, die es im Basar oder Intershop nicht gab. Das kam bei meinen drei „Damen“ immer sehr gut an.

Heute gehen meine beiden Kinder ihre eigenen Wege. Beide haben ihr Studium absolviert und ich kann auf beide Kinder stolz sein. Mir ist voll bewusst, dass meine Frau einen erheblich größeren Anteil an der Erziehung meiner Kinder für sich beanspruchen kann! Ich werde ihr dafür immer dankbar sein!

Doch zurück zur ersten Fahrt auf dem MS VOGTLAND. Am nächsten Tag erfuhren wir, dass sich die Chefstewardess in Hamburg abgesetzt hat. Die Henne hatte „den goldenen Käfig“, somit auch ihre Familie verlassen. Was sie damit ihrem zu Hause gebliebenen, sehbehinderten Gockel und dem Küken angetan hatte, interessierte sie vermutlich nicht. Ein starkes Stück, was die Frau als Grund angegeben hatte. Die Köchin erzählte mir, sie soll in ihrer Kammer einen Abschiedsbrief hinterlassen haben, in dem sie angab, dass die Deckbesatzung sie heruntergeekelt hätte.

Es ist anzunehmen, dass der Ehemann sein Seefahrtsbuch daheim gleich abgeben durfte, da Fluchtgefahr bestand. Doch dieser Abgang hatte auch zur Folge, dass der Bestmann, der zum damaligen Zeitpunkt für den Bootsmann Vertretung machte, und gleichzeitig der Parteisekretär auf dem Schiff war, nach der Reise ebenfalls sein Seefahrtsbuch abgeben durfte.

Nach etwa drei Jahren traf ich ihn dann in einem afrikanischen Hafen auf einem anderen, ausländischen Schiff zufällig während eines Landgangs wieder. Er erzählte mir, was man ihm angetan hatte: Nach dem Zusammenschiss der Partei, die bekanntlich immer Recht hatte, war aus dem schlauen Fuchs ein Eichhörnchen geworden. Zwei Jahre musste er als Springer arbeiten, da man ihm das Seefahrtsbuch sofort entzogen hatte. Ob er in den zwei Jahren Klinken geputzt hat oder ob ihn Mielkes Truppe als „Elefantenohr“ angeworben hatte, fragte ich ihn nicht. Er hätte es mir sowieso nicht verraten. Wie auch immer, das Eichhörnchen besaß noch immer den Verstand des schlauen Fuchses und sein Vertrauen in die Partei war ihm in den zwei Jahren vermutlich völlig abgegangen. Nachdem er sein Seefahrtsbuch wieder zurückbekam, setzte er sich aus Dankbarkeit gleich im ersten Hafen ab. Als Parteiloser hätte ich mich totlachen können, als ich ihn reden hörte.

Gerne hätte ich mich noch länger mit ihm unterhalten, doch nun gehörte er ja auch zu den „böösen, imperialistischen, staatsfeindlichen“ Leuten, mit denen man keinen Kontakt haben sollte. Aus diesem Grund suchte ich schnellstmöglich das Weite und verabschiedete mich. Seine Einladung auf ein Bier schlug ich lieber aus.

Wenn man heute, Jahre nach der Wiedervereinigung darüber nachdenkt, kann man sich nur an den Kopf fassen, was damals in unserem Staat abging. (Deswegen bin ich auch nie in die Partei eingetreten, aber auch leider bis zur Wende 1989 Kaderleiche geblieben.)

Nun sah die Lage an Bord etwas anders aus. Eine Lösung wurde schnell gefunden. Die Stewardess wurde zur Oberstewardess gemustert und jeder Mannschaftsdienstgrad einige Zeit abwechselnd als Backschafter in die Mannschaftsmesse abkommandiert. Als einer der vier Neueinstellungen traf es mich gleich zuerst. Erstmals arbeitete ich mit Frauen zusammen und fand das gar nicht so schlecht. Die Köchin war sehr nett, denn ich bekam fast immer doppelte Fleischration, die ich dankend annahm. Als Frischling war ich mit den Gebräuchen der Seefahrt natürlich nicht vertraut und noch völlig unbefangen. Ich fand die Köchin trotz ihrer Fülle sehr sympathisch und zwinkerte ihr oft einmal zu. Das wurde von der Besatzung natürlich lebhaft zur Kenntnis genommen. Auf den meisten Schiffen der DSR herrschte die Sitte, die weiblichen Personen, sofern sie nicht offiziell gebunden waren, „zwangszuverloben“, damit keine Rivalitäten an Bord stattfanden. Das nächste Bordfest stand vermutlich im Zeichen so einer „Zwangsverlobung“, von der ich jedoch nichts wusste. Als ich nach der Wache, inzwischen arbeitete ich wieder in der Maschine, frisch geduscht zu der bereits begonnenen Party stieß, hatte man mir den Platz an der Seite der Köchin freigehalten. Ich fiel aus allen Wolken und muss wohl rot angelaufen sein wie ein Puter. Damals war ich noch sehr schüchtern und vermutlich nannte man mich deswegen von nun an auf dem Dampfer nur noch „Rotbäckchen“.

Ungern erinnere ich mich an den ersten „Sturm“ in der Nordsee auf der Fahrt nach Rotterdam. Heute kann ich darüber nur lachen, doch damals ging es mir wirklich dreckig. Zwar bekomme ich noch immer leichte Kopfschmerzen, wenn es richtig anfängt zu schaukeln, aber die Fische habe ich seit Jahren nicht mehr füttern brauchen. Auch einem Seemann, der seit 1975 zur See fährt, kann das mal passieren. Keiner der Leser sollte das hochnäsig bestreiten. Vermutlich hat der dann noch keinen richtigen Sturm miterlebt.

Jedenfalls erreichten wir ohne größere Probleme den Hafen Lome in Togo, und ich sah zum ersten Mal in meinem Leben Palmen in natura. Natürlich gingen wir auch an Land, aber es war schon ein Schock, die afrikanischen Verhältnisse kennen zu lernen. In jeder Ecke roch es anders; nicht immer sehr angenehm, muss ich leider gestehen. Am besten ließ es sich in einem Lokal aushalten, das von einem Europäer geführt wurde. Dort war das Bier auch richtig gekühlt. Wir, die vier Neulinge, (ein E-Mix und drei Motorenhelfer) wurden ohnehin eingehend über Tropenkrankheiten und Hygienebestimmungen belehrt.

Der E-Mix und ein Kollege von mir bekamen trotz der Belehrung ein „niedliches Geschenk“ von den afrikanischen Schönheiten mit auf den Weg und benutzten bis auf weiteres ein WC für sich allein. Ein anderer Kollege kam in Douala (Kamerun) sogar auf Badelatschen an Bord zurück, da das „Schmuckstück“ seine Schuhe als Pfand einbehalten hatte. Er hatte vergessen, sein Seefahrtbuch mit dem Geld aus der Tüte zu nehmen, die wir für ihn mit auf das Schiff nehmen sollten, als wir vom „Seemannspastor“ zum Schiff gingen. Der Seemannspastor hatte 1975 zwei Schimpansen, die wir manchmal mit Bier abfüllten. Dann lag der Kleinere uns wie ein Baby auf der Brust und klammerte sich fest. Schade, dass es damals noch keine Camcorder gab. Das wären gute und lustige Aufnahmen geworden.

Unter anderem wurde auf meiner ersten Reise auch der nigerianische Hafen Lagos angelaufen. Wenn ich diesen Namen höre, gehen bei mir die Alarmglocken an. Einer der

schrecklichsten Häfen in Westafrika, die ich bis zum Ausscheiden 2010 aus der Großen Fahrt erlebt habe. Damals lagen über 300 Schiffe auf Reede und warteten auf die Abfertigung. Die Reede sah abends wie eine Stadt aus. Wir hatten damals neben Baufahrzeugen (Decksladung) unter anderem in den Luken Becks Bier, Heinecken Bier und Maggi Produkte (Würfel und Suppen) geladen. Vielleicht kamen wir deswegen schon nach einigen Tagen in den Hafen. Es lagen dort aber Schiffe mit Zement, die hatten schon mächtigen Algenbewuchs an den Ankerketten. Die Feuerlöschpumpen waren stets standby und die Wachmatrosen liefen immer über Deck, mit einer Trillerpfeife und einem Axtstiel bewaffnet. Der Kapitän hatte angeordnet, sobald sich eine schwarze Hand über der Reling zeigt, einfach draufschlagen und pfeifen. Ständig wurden Schiffe ausgeraubt und das ist heute nicht anders. Im Gegenteil, die Verwahrlosung der Sitten nimmt weltweit immer schlimmere Ausmaße an. Alleine über die Piraterie von heute könnte ich eine Abhandlung schreiben.

Erinnern kann ich mich noch an eine Wasserleiche im Hafenbecken, die durch die Strömung immer zu einer bestimmten Zeit vom Hafenbecken in Richtung Ausfahrt und nach ein paar Stunden wieder in das Hafenbecken zurückgetrieben kam. Zum Glück lag der Tote auf dem Bauch und wir konnten das Gesicht nicht sehen. Auf die Idee, die Leiche könnte mal aus dem Wasser genommen werden, kam keiner der Nigerianer.

Einige Male wurde ich auch zur Lukenwache eingeteilt, doch ich konnte nicht verhindern, dass die sonst so geschickten Windenfahrer mutwillig eine Palette Bier zerstörten, um an das wohlthuende Nass zu kommen. (Entweder waren nicht alle Moslems oder Allah sah gerade mal nicht hin!) Nach ein paar Minuten hatten wir „Afrikanisches Theater“. Bei der Hitze brauchten die spindeldürren Stauer nicht viel und die Männer waren vom pisswarmen Bier angetrunken. Dann führten sie Tänze in der Luke vor, sangen und klatschten dabei. Wir waren froh, als die Luken endlich leer waren. Auch zur Reinigung der Luken wurden wir mit herangezogen. Manchmal ließ es sich vor Gestank nicht aushalten, weil in fast jeder dunklen Ecke sich so ein Volkskünstler ausgemistet oder seine „Voriep“ entleert hatte. Der Bootsmann war immer hoch erfreut, wenn wieder einer ein „Ei“ in die Ankerklüse gelegt hatte.

Eine weitere Episode soll nicht unerwähnt bleiben. Ich stand während der Freiwache an der Reling im zweiten Deck und sah dem Treiben an der Pier zu. Der Kapitän kam zu mir und wir mussten gemeinsam das Folgende mit ansehen: Da hatten zwei besser gekleidete Farbige, die auf einer Brüstung eines Lagerschuppens standen, offensichtlich Kekse oder etwas Ähnliches „erbeutet“. (Aus unserer Ladung oder von einem anderen Schiff!) Sie selber waren vermutlich schon satt und nun spielten sie mit den Arbeitern an der Pier. Sie warfen immer einen Keks nach links und später einen Keks nach rechts und freuten sich riesig, wenn die Menschenmeute wie aufgeschreckte Hühner auf den Keks losstürmte und der dann in der Hand zerbröckelte, weil der „Glückliche“ den erbeuteten Keks unter allen Umständen verteidigen wollte. Der Kapitän schüttelte nur den Kopf und sagte zu mir: „Nun sehen Sie sich das an: Da werfen die Armen den Ärmsten das Fressen zu und amüsieren sich dann auch noch dabei!“ Dem konnte ich nur zustimmen!

Auf der Heimreise hatten einige das Glück, bereits von Hamburg per Bahn nach Hause zu fahren, um noch ein paar Tage verlängerten Urlaub herauszuschlagen. Ich befand mich darunter. Zum ersten Mal fuhr ich im Interzonenzug, dem sogenannten „Rentner-Express“, von Hamburg-Altona nach Stralsund, meinem Heimatort. Weil ich 1975 noch frei und ungebunden war, durfte ich im Hamburger Hauptbahnhof auf das gesamte Gepäck aller Heimkehrer aufpassen, während die Kollegen für ihre Frauen oder Freundinnen Blumen oder andere Kleinigkeiten kauften. Plötzlich sprach mich eine ältere Verkäuferin an, die von außen die Fensterscheiben eines Kiosks auf Hochglanz polierte, ob ich aus der „Zone“ käme. Ich fragte

natürlich, wie sie denn darauf komme und da meinte sie, indem mich die ältere Dame anlachte: „Sie sehen so verschüchtert aus!“ Nun konnte ich mir ein Lachen doch nicht verkneifen, doch dann sollte ich auch den Grund erfahren, warum sie mich ansprach. Sie hätte eine Nichte in der DDR (sie blieb bei der Zone) und wolle ihr etwas Nützliches zum Geburtstag schicken. „Na“, sagte ich höflich, „wir in der DDR haben zwar keine Penner und Bettler, wie ich sie hier auf dem Bahnhof gesehen habe, aber mit einer echten Blue Jeans sind sie immer auf der richtigen Seite.“

Die Dame tat ganz verwundert, als ob sie von einem anderen Stern käme. „Jaaaaa? Das sind doch Arbeitshosen!“ rief sie entsetzt. Entweder war die Kiosk-Tante so altmodisch, etwas „zurückgeblieben“ (um es mal höflich auszudrücken), oder im Jahre 1975 war das Jeans-fieber im Westen bereits vorübergehend vorbei? Wie auch immer, von dem Tage an hatte ich mir vorgenommen, dem Westen nicht mehr verschüchtert entgegenzutreten.

Besonders heute denke ich gern und oft an die Zeit bei der DSR zurück. Dort wurde eine Sprache an Bord gesprochen, die Arbeiten waren klar verteilt, denn jeder besaß sein Ressort. Der einzige Nachteil bedeutete die unbedingte Zugehörigkeit zur SED, wenn man sich weiter qualifizieren wollte. Ich konnte nie verstehen, warum man als Parteilooser nicht fähig sei, nach genügender Fahrzeit I. Ing. oder LTO zu werden. Bis zur Wende blieb ich jahrelang Kaderleiche und nach dem Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow stets als III.TO und nach Ausfahren des Patents als II. TO eingesetzt. Außerdem bekam ich in den ersten Jahren nach dem Studium kein Stammschiff, sondern wurde immer wieder herumgestoßen, bis man mich dann endlich in eine Ablöserbesatzung integrierte. Erst nach 1990 war der Spuk vorbei. Plötzlich und unerwartet, unser Technischer Inspektor wusste vermutlich nicht genau, was seine Unterstellten für Patente besaßen, bot mir die Arbeitskräfte lenkung an, die folgende Reise als I. TO zu fahren. Die Worte lauteten: „Ich muss bis morgen das Schiff besetzen. Der von der Inspektion vorgeschlagene I. Ing. hat nur C3. Du kennst den Dampfer doch und die Zeit ist reif!“ Sollte ich über Nacht ein anderer Mensch geworden sein?

Während meiner letzten Reise bei der DSR wurde MS OELSA verkauft. Zusammen mit unserem Funker und unserem II. Offizier erwiesen wir unserem Schiff, besetzt mit Libanesen und einem polnischen LTO, von Amsterdam nach Kiel-Holtenau die letzte Ehre. Leider holte mich beim „Ausschlachten“ der DSR eine der Kündigungswellen ein, ich bekam nach der Verkaufsreise der OELSA keinen Einsatz mehr und wurde am 31. Oktober 1992 zum 1. April 1993 aus „Betrieblichen Gründen“ gekündigt. Das erste, was ich nach dem Erhalt des „Blauen Briefes“ und dem Verdauen der Schockminuten gemacht habe, war die schriftliche Antragstellung zum Austritt aus der Gewerkschaft. Freundschaft!

Bis 2010 fuhr ich noch als LTO weltweit über die Weltmeere. Leider ist die jetzige Seefahrt mit der DSR-Fahrenszeit nicht mehr zu vergleichen. Mit neun Philippinos an Bord, und meistens nur noch mit zwei Deutschen, vereinsamt man immer mehr. Die Arbeit ist erheblich mehr und vor allem stressiger geworden. Bei dem heutigen Schreibaufwand und dem heutigen Arbeitsmaß möchte man oft das Handtuch werfen. Man ist Wachingenieur, Elektriker, Ausbilder, Schreibkraft, Steward und manchmal „Seelenklempner“ in einer Person. Bei der kleinsten Kleinigkeit oder Störung steht man rund um die Uhr nach der Arbeitszeit wieder auf der Matte, weil es für die ewig grinsenden Philippinos ja so bequem ist. Damals wünschte ich mir so manchmal die DSR-Zeit wieder, als sich die Politoffiziere und die LTOs noch die Krampfadern massieren konnten, weil sie nur ihren Schreibkram um die Ohren hatten.

Kompetenz auf See – oder Kapitänsbesprechung mit Tanzeinlage

Albert Spaans (Niederlande) fuhr als Funkoffizier zwischen 1965 und 1973 auf verschiedenen Schiffen zur See. Sein Bericht ist der Anthologie „Sparks what's going on?“, Herausgeber Sylvester Föcking, in der Übersetzung von Alexander von Obert entnommen.

Viele Jahre fuhr ich unter fremden Flaggen. Dabei gewöhnte ich mich daran, mit Kollegen aus aller Herren Länder zu leben und zu arbeiten. Manche Kollegen waren kompetenter als andere, aber die Flagge eines Schiffs hatte nicht unbedingt etwas mit der Professionalität der Offiziere zu tun. Einige weniger angenehme Erlebnisse brachten mich dazu, möglichst nicht unter griechischer Flagge zu fahren.

Als ich eines Tages zum Ende einer Heuer in Rotterdam von Bord ging, erhielt ich ein Angebot für einen Tanker unter liberianischer Flagge. Als erstes bestand ich auf ein Gespräch mit dem Agenten der Reederei. Ich fragte den Verantwortlichen nach den Offizieren auf dem betreffenden Schiff. Er wollte wissen, warum mich das interessiere. Ich erklärte ihm, dass ich auf keinen Fall mit griechischen Offizieren fahren würde. Das überraschte ihn. Er erklärte mir, der Tanker gehöre einer größeren Gesellschaft in New York, die auch den weltgrößten Tanker betreibe. Sie würden ihren Ruf sicherlich nicht durch inkompetente Offiziere oder Seeleute riskieren. „Natürlich kann der III. oder II. Offizier mal Grieche sein, aber das ist es auch.“ Ich sah keinen Grund, seine Worte zu bezweifeln. Also machte ich mich auf den Weg nach Pembroke, um an Bord zu gehen.

Kaum hatte ich die HARALD H. HELM/5LSK betreten, traf mich der Schlag: Der niederländische Funkoffizier, den ich ablösen sollte, beschrieb mir die Offiziere: Der Alte war Grieche, genau wie der Erste, der Chief und der Zweite. Letzterer hatte noch seine griechische Frau an Bord.

Das Schiff sollte die Hälfte seiner Ladung in Pembroke löschen und den Rest in Zeebrugge (Belgien). Ich beschloss, bis zum nächsten Hafen an Bord zu bleiben und mir anzusehen, wie sich die Dinge entwickeln würden. Bis Zeebrugge war viel Verwaltungskram zu erledigen, sodass wenig Zeit zum Überlegen blieb. Auch mit Blick auf meinen Kontostand beschloss ich, erst mal zu bleiben und eine Runde mitzufahren. Wenn ich schlaue gewesen wäre und meiner Intuition vertraut hätte, wäre ich besser von Bord gegangen. Aber dann hätten ich – und die Leser dieser Zeilen – einige außerordentliche Ereignisse versäumt.

Das begann mit der Entdeckung, dass ich auf einem „trockenen“ Schiff war. Es gab also weder Bier noch sonstige Alkoholika. Softdrinks und einen Eiswasser-Spender – das war's. Ich bin ganz sicher kein Alkoholiker. Aber die Vorstellung, in der heißesten Jahreszeit auf einem Schiff ohne Klimaanlage in den Persischen Golf zu fahren, und das ohne ein gelegentliches kaltes Bier, war abschreckend. Dem Kapitän erklärte ich, ich wolle deshalb in Zeebrugge von Bord gehen. Er wies mich auf die offizielle Vorschrift hin, dass Besitz oder Genuss von „liquor“ ein Grund für eine fristlose Kündigung sei. Es bedurfte einiger Überzeugungsarbeit und meines ständigen Begleiters, des Webster Dictionary, dass „liquor“ und Bier zwei getrennte Stiefel seien. Wir einigten uns auf zwei Bier am Tag, und so durfte ich sechs Kartons Bier bestellen. Dem II. und III. Offizier erzählte ich von meinem Sieg. Zum großen Verdross des Kapitäns gaben sie vergleichbare Bestellungen auf.

Nach dem Entladen in Zeebrugge machten wir uns auf den langen Weg um das Kap der Guten Hoffnung zum Persischen Golf. Für den Sonntagmorgen lud der Kapitän die Offiziere

zum Kaffee in seine Kammer ein. Das Kennenlernen hielt ich für eine gute Idee. Deshalb traf ich mich mit den Kollegen nach meiner Morgenwache. Ich fand mich in einer eigenwilligen, leicht folkloristischen Szene wieder. Auf dem Tisch des Kapitäns spielte ein tragbarer Plattenspieler griechische Musik. Der Erste und der Chief hielten die Ecken eines Taschentuchs in den Händen und tanzten ihre Spielart des Sirtaki wie im Film Alexis Zorbas.

Das war aber längst nicht alles: Neben Kaffee bot mir der Kapitän griechischen Brandy an! Die Flasche stand auf dem Tisch und meine griechischen Kollegen bedienten sich freizügig. Als ich dem Kapitän meine Überraschung gestand und ihn fragte, ob er jetzt seine ganze Besatzung feuern werde, hatte er eine einfache Antwort parat: Das sei griechischer Brandy und von wirklich guten griechischem Brandy werde man nicht betrunken. Für mich war das die erste und letzte gesellschaftliche Kaffeeparty.

Ein Beispiel, wie das Schiff geführt wurde: Gewöhnlich richtet sich die Bordzeit nach der geographischen Länge und der Sonnenposition zu Mittag. Auf manchen Schiffen geschieht das ganz genau auf die Minute, andere machen das praktikabler in 20- oder 30-Minutenschritten. Auf diesem speziellen Schiff wurde die Bordzeit eher zufällig geändert. Als ich den Kapitän fragte, warum wir die Uhr seit Tagen nicht umgestellt hätten, meinte er: „Warum die ganzen Änderungen? Erst fahren wir in die eine Richtung und ein paar Tage später in die andere. Da ist es doch viel einfacher, nichts zu ändern.“ Also stand die Sonne schon mal hoch am Himmel, wenn ich zum Frühstück ging.

Während der Passage bemerkte ich, dass während der Wache des Ersten immer der Kapitän mit dem Sextanten hantierte. Irgendwann sprach ich den Chief Mate darauf an. Es stellte sich heraus, dass er einer meiner Kollegen war und keine Befähigung zum Steuermann auf Großer Fahrt besaß. Einige Jahre sei er als Funker auf einem griechischen Schiff unter libanesischer Flagge gefahren, meist im Mittelmeer. Dabei stellte er fest, dass er als Decks-offizier, und vielleicht irgendwann als Kapitän, mehr Geld verdienen könne. Mit Unterstützung des Kapitäns (und wohl auch des Eigners) wurde er schließlich zum III. Offizier ernannt. Er arbeite aber weiter auch als Funkoffizier. So lange er vom Kapitän überwacht wurde, durfte er unter libanesischer Flagge auch ohne Ausbildung als Dritter fahren.

So brachte er genug Seezeit zusammen, um seine Prüfung als II. Offizier ablegen zu dürfen. Mit breitem Lächeln erklärte mir der Erste, er sei nach Piräus gefahren und habe sich dort sein Diplom gekauft. Mit diesem offiziellen Patent habe er als II. Offizier angeheuert und weiter als Sparks gearbeitet. Mit der Seezeit als II. Offizier fuhr er wieder – breites Lächeln – nach Piräus und kaufte sich sein Patent als Erster. Das öffnete die Tür zu mehr Geld; es gelang ihm, von der Gesellschaft in New York angeheuert zu werden und unter dem Schutz des Kapitäns, seines Landmanns, zur See zu fahren.

In Menah-al-Ahmadi übernahmen wir die Ladung und bereiteten uns auf die Abfahrt vor. Das dauerte geraume Zeit, weil der Hafen eine andere Lademenge berechnet hatte als der Erste. Der Kapitän wies mich an, den Ersten bei seinen Berechnungen zu unterstützen. Der warf mich sofort aus seiner Kammer, als ich ihm mein Ansinnen erklärte. Schließlich wies uns der Lademeister an, den Liegeplatz freizumachen und auf Reede zu warten. Nach mehreren Stunden fand der Chief Mate schließlich den Fehler in seiner Rechnung. Kurze Zeit später bekamen wir die Freigabe und konnten in See stechen.

Mittlerweile war es dunkel geworden. Als ich meine Wache begann, verschwanden die Lichter an Land langsam. Kurze Zeit später klingelte das Telefon: Der Kapitän bat mich, sofort auf die Brücke zu kommen. Das roch nach Schwierigkeiten, und ich rannte nach oben.

Überrascht sah ich, dass auf der Brücke alle Lichter brannten. Ich hatte auch den Eindruck, dass das Schiff keine Fahrt machte. Der Maschinentelegraph stand tatsächlich auf STOP.

Der Alte lief aufgeregt im Ruderhaus auf und ab und gestikuliert wild herum. Als er mich sah, schrie er: „Das Schiff ist liegen geblieben, das Schiff bewegt sich nicht!“ Ich meinte, da solle er doch besser seinen Chief auf die Brücke rufen und nicht mich. Seine Antwort: „Der I. Ingenieur taugt nichts, das ist ein Idiot.“ Ich sah, dass sich der Dritte still ins Eck verzogen hatte und den Vorgang beobachtete.

Der Kapitän fragte mich, was wir denn tun könnten. Das brachte mich in eine absolut unmögliche Situation. Auf einem niederländischen Schiff wäre es absolut undenkbar gewesen, den Funker in so einer Situation um seine Meinung zu fragen.

Egal. Ich erwiderte: „Wenn wir so rum drauf geraten sind, kommen wir vielleicht anders herum wieder runter“ und deutete damit eine denkbare Sandbank an. Meine Weisheiten schienen den Kapitän einzuleuchten. Ohne weitere Äußerungen ging er zum Maschinentelegraphen und stellte ihn auf HALF ASTERN. Mir drehte es den Magen um. Mir gingen Bilder von abgebrochenen Propellerflügeln und verbogenen Rudern durch den Kopf. Ich fürchtete schon das Schlimmste. Nach einigen endlosen Sekunden meinte der Kapitän: „Sie sehen, es passiert nichts!“ und stellte dem Maschinentelegraph wieder auf STOP. Als ob ein vollgeladener Tanker sich innerhalb von 10 oder 15 Sekunden bewegen würde.

Dann kam der Erste ins Ruderhaus und sagte etwas zum Kapitän, der daraufhin explodierte. Sie schrien sich auf Griechisch an, bis der Erste wieder verschwand. Ich fragte den Alten, was denn los sei. Offensichtlich hatte der Erste vorgeschlagen, Ladung von Bord zu pumpen und das Schiff so leichter zu machen. Unglaublich, aber wahr.

Ich schlug vor, erst mal ein paar Tiefenmessungen zu machen, um festzustellen, wo und wie wir auf Grund lagen. Der Kapitän rief nach dem Ersten und wies ihn an, den Bootsmann mit dem Handlot ein paar Tiefenmessungen machen zu lassen. Als der Erste mit den Messwerten zurückkam, fiel uns auf, dass die Messungen alle mehr Tiefe zeigten als der Tiefgang des Schiffs. Danach hätten wir nicht auf Grund liegen dürfen. Irgendwas an den Messungen war also wohl grundsätzlich falsch.

Der Kapitän ließ die Messungen wiederholen. Mit Ferngläsern verfolgten wir, was der Bootsmann da trieb. Wir waren baff als wir merkten, dass beide die Tiefe ab der Reling maßen. Der Kapitän griff nach dem Megaphon und rief seine Anweisungen aus der Nock. In diesem Moment bedauerte ich heftig, dass ich kein Griechisch verstand.

Schließlich hatten wir korrekte Tiefenmessungen und kamen zur Erkenntnis, dass wir parallel zu einer Sandbank lagen und von der Strömung gegen dieselbe gedrückt wurden. Jetzt endlich fragte der Kapitän bei der Lotsenstation an. Er erfuhr, dass die Strömung an manchen Stellen bis zu sieben Knoten betrage. Vielleicht wäre es hilfreich gewesen, sich schon vor der Ankunft über solche Gefahren informiert zu haben. Der Dritte meinte, er wolle Zeitpunkt und Höhe des Flutscheitels berechnen. Der Kapitän sah ihn völlig entgeistert an: „Du kannst das?“

Noch Tage nach dem Vorfall konnten wir sehen, wie der Kapitän mit den Büchern hantierte, die der III. Offizier genutzt hatte. Er fragte aber nie, wie der Dritte die Berechnungen angestellt hatte. Ganz offensichtlich war dieses Thema nicht unterrichtet worden, als der Kapitän die Seefahrtsschule besuchte.

Wir wussten jetzt, dass wir nur eine Sandbank berührten und dass Schraube und Ruder frei waren. Davon setzten wir den Chief in Kenntnis und konnten uns auch mit einigen Manövern befreien und Kurs auf Europa nehmen.

Der Kapitän setzte die üblichen Meldungen an das Head Office ab, mit Zeiten und Lademenge. Er erwähnte auch, wir hätten „leicht den Boden berührt“. Sofort forderte New York einen vollständigen Bericht an, ob es Schäden und Hinweise auf Leckagen gäbe usw. Für diesen Zweck ernannte mich der Kapitän zum „offiziellen Beauftragten für das Feststellen der Tatsachen und die Umstände der Grundberührung“. Ich sollte alle Personen befragen, die

zur entsprechenden Zeit auf Wache waren und alle Fakten vollständig und wahrheitsgemäß berichten.

Ich machte meine Runden und befragte alle Personen, die beim Ablegen Wache hatten oder wach waren. So traf ich auch den Bootsmann, der beim Verlassen des Ankerplatzes auf dem Vorschiff war. Der Mann erzählte mir, dass er ein seltsames, schabendes Geräusch gehört und daraufhin die Brücke angerufen habe. Die Brücke habe aber nicht geantwortet. Natürlich notierte ich dies Wort für Wort, wie mir das aufgetragen worden war.

Schließlich präsentierte ich meinen Bericht dem Alten. Der las ihn mit großem Interesse, bis er den Abschnitt des Bootsmanns erreichte. Der liebe Kapitän explodierte, wie ich das hätte aufnehmen können. Ich erklärte ihm, dass ich nur seine Anweisungen befolgt hätte. Aber er strich die belastende Passage aus und befahl mir, die entsprechende Seite neu zu schreiben. Das war mir ziemlich egal, das waren sowieso Überstunden. Ich war von meiner Arbeit überzeugt und würde das Endergebnis sowieso nie erfahren, weil ich das Schiff in Europa verlassen würde.

Unser Kurs führte uns vom Golf nach Süden, zwischen Madagaskar und der afrikanischen Ostküste hindurch. An einem hellen klaren Tag bat mich der Kapitän, einen Blick auf das Radargerät zu werfen, damit sei etwas nicht in Ordnung. Das Gerät war ein Raytheon „Pathfinder“ – robust, leicht zu warten und sehr zuverlässig. Ich überprüfte das Bild, die festen und variablen Entfernungsringe usw. Der Bildschirm zeigte ein perfektes, klares Bild der süd-afrikanischen Küste. Ich bestimmte Winkel und Entfernung zu einer leicht identifizierbaren Landmarke und markierte unsere Position auf der Karte. Ich erklärte dem Kapitän, mit dem Radargerät sei alles in Ordnung.

Er widersprach: „Nein, nein, das Radar ist nicht in Ordnung. Wir machen 14 Knoten und bei dieser Geschwindigkeit müssten wir etwas anderes sehen.“ Ich erklärte ihm, ich sei kein Zauberer und könne nicht verändern, was das Radar sehe. Außerdem solle er besser glauben was er auf dem Schirm sehe, denn die Meeresströmung könne uns durchaus verlangsamen. Diese schiere Dummheit des Mannes war zu viel für mich und ich sah zu, dass ich wieder in die Funkstation kam. Wenn ich diese Episode später meinen seefahrenden Freunden erzählte, wollte sie kaum einer glauben.

Wir waren etwas seltsam beladen: Alle Tanks waren voll, nur die Tanks mittschiffs nicht. Wir hatten also ein voll beladenes Vorschiff, ein voll beladenes Heck – mit dem daran hängenden Maschinenraum – und dazwischen die nur teilweise beladenen Tanks. Für mich sah das aus, man entschuldige meinen Vergleich, wie zwei Blatt WC-Papier mit dem schwächeren, perforierten Teil dazwischen.

Es stellte sich heraus, dass nicht nur mir das aufgefallen war: Eines Morgens bat mich der Dritte, sofort auf die Brücke zu kommen. Ich eilte nach oben und er zeigte mir den Kapitän, der auf dem Hauptdeck zwischen den Tankdeckeln und Ventilen stand. Er stand da mit gespreizten Beinen, Hände auf dem Rücken und voll konzentriertem, erhobenem Gesicht. Nach einigen Augenblicken ging er ein paar Meter weiter und wiederholte die Stellung. Der Dritte und ich sahen uns verständnislos und amüsiert an. Was machte der denn da? Nach einiger Zeit öffnete der Kapitän die Augen und muss uns wohl entdeckt haben. Als wir uns später auf der Brücke trafen, erklärte er sein ziemlich ungewöhnliches Verhalten: „Mr. Marconi, Sie müssen wissen, dass ich die im Deck wirkenden Kräfte erkennen wollte.“ Wir erreichten Europa ohne weiteres Ungeschick und setzten Kurs auf Pembroke, wo wir einen Teil unserer Ladung löschen sollten. Als wir die Position passierten, an der einst die TORREY CANYON gesunken war, fragte ich den Kapitän, ob er berühmt werden und Geschichte schreiben wolle. „Ja, Mr. Marconi, wie denn?“ „Dann lassen sie auch ihr Schiff hier auflaufen. Die Welt wird ihren Namen nie vergessen.“ Ich gebe heute ja zu, dass das ein

ziemlich schmutziger Witz war, selbst für einen Kapitän dieses Kalibers. Er wurde wütend und schrie mich an: „Machen sie auf meinem Schiff keine solchen Witze!“

Nach der Ankunft traf ich meinen Nachfolger, einen Iren. Er war ein angenehmer Kollege, der vorschlug, ich solle bis Zeebrugge an Bord bleiben. So könnten wir uns den Papierkram teilen und Reisekosten sparen. Ich besprach das mit dem Kapitän, der nur zu froh war, mich, seinen Helfer, Resonanzboden und Schiffsintellektuellen, noch etwas länger bei sich zu haben.

Wir waren auf der letzten Etappe, um Lands End herum Richtung Zeebrugge. Auf dem Weg zur Nachtwache ging ich wie üblich an der Brücke vorbei. Mehrfach hörte ich ein Typhon, ohne darauf zu achten. Im Ruderhaus fand ich einen völlig verwirrten Dritten, der flüsterte, dass wir volle Kraft liefen, aber auf dem falschen Zwangsweg. Als er den Kapitän darauf hingewiesen hatte, fragte der: „Was für ein Zwangsweg? Die Strömung ist hier viel besser!“ Und als der Steuermann angefangen hatte, wegen des Nebels Signale zu geben, befahl ihm der Kapitän, damit aufzuhören: „Dann kann die Mannschaft doch nicht schlafen.“

Ich muss sagen, das war die erste Nacht auf See, in der ich wirklich Angst hatte. Ich beschloss, im Zweifelsfall nicht den Helden zu spielen. Ich packte Pass, Geld und andere Papiere in Plastikfolie und hängte meine Rettungsweste neben die Tür, sofort startklar. Ich setzte mich mit einem Buch in einen Polstersessel und schlief nicht, bis sich der Nebel am folgenden Morgen hob.

Als ich mir, wie die letzten zehn Wochen, meinen Morgenkaffee auf der Brücke abholen wollte, kam der Kapitän sehr ernst auf mich zu: „Mr. Marconi, tut mir sehr leid. Aber wir sind in einer sehr gefährlichen Gegend. Bitte gehen sie und trinken sie ihren Kaffee woanders. Wir müssen uns voll konzentrieren.“ Ich sah nach draußen: Es war ein heller, klarer Sommertag. Die See war glatt wie ein Spiegel und es waren kaum Schiffe zu sehen. Wie anders war das die Nacht zuvor! „Natürlich, Kapitän, kein Problem“ sagte ich, wechselte einen Blick mit dem Dritten und ging wieder nach unten.

Bei der Entladung in Zeebrugge schaffte es der Chief Mate in nullkommanichts, dem Schiff so viel Schräglage zur falschen Seite zu verpassen, dass die letzten 4000 Tonnen nicht entladen werden konnten. Das Umpumpen von Ballastwasser usw. sorgte für einige Verzögerung. Das war für den Kapitän zu viel, sodass er den Ersten auf der Stelle feuerte.

In der Messe war der Erste alles andere als traurig. Mit seinem üblichen breiten Lächeln erzählte er uns, er hätte gerade genug Seezeit angesammelt, um sein Master Examen zu schreiben. „Ihr wisst ja: Ich fahre nach Piräus, hole mir mein Master's Ticket und vielleicht komme ich dann zurück und löse unseren Kapitän ab.“

Nach diesen Worten packte ich mein Gepäck, wünschte meinem Nachfolger viel Glück und ging die Gangway hinunter. Ich war dankbar, dass ich entkommen war und hoffte, dass mir solche Erfahrungen in Zukunft erspart bleiben würden. Seit dieser speziellen Fahrt wundere ich mich, warum man nicht mehr Katastrophen auf See erlebt. Auch frage ich mich, ob die Reedereien wirklich nicht wissen, was für Personal sie da beschäftigen.

Einmal „Black Sea“ und zurück

Drei Wochen auf See – gar nicht so ungewöhnlich, wenn man auf Massengutfrachtern fährt. Und das war nun mal die Reisezeit vom Mississippi rüber nach Odessa. Fast 80.000 Tonnen Futtermais hatten wir mit der PROPONTIS geladen, einen ganzen Monat hatten wir auf dem Ol'man River herumgegammelt, bis wir endlich beladen waren. Die meiste Zeit davon hingen wir bei New Orleans am Anker, machten dort die Bourbon Street unsicher und schrumpften unsere Heuerguthaben bis an den Rand des Machbaren. Und als wir aus dem Mündungsgebiet des Mississippi ausliefen, hörte man doch häufig in den Gängen und Messen: „Endlich wieder auf See!“

Der Törn übern Atlantik verlief ohne Höhen und Tiefen, ruhige See, keine Zwischenfälle. Man geht seine Wachen, arbeitet seine Routine ab und genießt abends sein Feierabendbier. Womit wir beim einzigen Schönheitsfehler der Reise wären: Beim fälligen Ergänzungskauf in New Orleans hatte unser Kapitän das vom Schiffshändler angebotene Beck's Bier nicht gekauft, es war ihm zu teuer. Stattdessen erwarb er ein Kontingent Dixie-Beer. „The beer of the south“ stand stolz auf den Dosen, dekoriert mit einer Südstaatenflagge. Das Zeug war billig und schmeckte wie Oma unterm Arm. Was die sonst gute Stimmung an Bord doch zunächst etwas eintrübte. Aber was willste machen, so war es nun mal.

Wir hatten bei gutem Wetter das Mittelmeer passiert, dann die Dardanellen, das Marmarameer, den Bosphorus und erreichten das Schwarze Meer. „Three weeks of duty and dixie“, so fasste es unser Gilbertesen-Steward zusammen.

Und jetzt liegen wir vor Odessa. Ziemlich weit davor, man ahnt die altherwürdige Hafenstadt mehr, als man sie sah. Und schnell wird uns klar, dass hier wieder mal eine längere Wartezeit am Ankerplatz fällig ist. Auf dem Mississippi hatten wir in einer „Warteschlange“ mit zahlreichen anderen Bulkern geankert, ein gewaltiger Rückstau von Schiffen, die aufs Beladen warteten. Tja, und da liegen sie wieder, zumindest ein Teil davon. Ankernd und dieses Mal auf das Löschen wartend.



PROPONTIS (03/1980)

Was zügig erfolgte, war die Einklarierung durch die sowjetischen Behörden. Kaum vor Anker lief so ein graues, kyrillisch beschriftetes Motorboot längsseits, und schon stiegen sie über die Lotsenleiter. Beamte, Agent, Grenzpolizei. Und das war eine Einklarierung der dritten Art. Langwierig, bürokratisch, penibel. Die erläuterten uns zunächst mal sehr ausführlich, was wir in Odessa nicht dürften. Nichts fotografieren, was auch nur im Ansatz militärischer Natur sein könnte. Dazu zählt der gesamte Hafen. Keinerlei illegale Käufe, Verkäufe, gar Devisentausch. Um letzteren zu verhindern müssten wir alle Devisen in unserem Besitz genau deklarieren. Tun wir natürlich. Also, einen Teil davon. Ab jetzt haben wir zwei Devisenbestände, einen offiziellen und einen inoffiziellen. Und weiter geht die Belehrung. Landgangserlaubnis bis Mitternacht, dann habe jeder an Bord zu sein. So ging das über eine Stunde. Die Aufzählung dessen, was wir dürften, war erheblich kürzer. „Und wann laufen wir ein?“ „Können wir Ihnen nicht sagen, Kapitän, zwei Wochen, drei Wochen, mal sehen ...!“ Na, vielen Dank auch. Dann verschwanden die Behörden wieder. Und wir begannen zu warten. Landgangsmöglichkeit von Reede war nicht gegeben, Punkt.

Nach einer Woche kam Bewegung in die Sache. Da schleppten die doch völlig überraschend einen Schwimmkran längsseits, ein reichlich antikes Monstrum. Offenbar ein Beutestück aus dem Zweiten Weltkrieg, am Aufbau war ein verwittertes Schild zu entziffern: „Krupp 1938“. Nun gut, wir fahren eine Luke auf, am Kran macht ein Wolga-Don-Frachter fest, ein großes Binnen-Seeschiff. Und keuchend nimmt der alte Krupp die Arbeit auf. Wenn die uns so löschen wollen, erleben wir hier noch unsere Rente.

Diese Nummer endete nach einem Tag, dann gab der Schwimmkran seinen Geist auf und wurde wieder zur Küste geschleppt. Und wir warteten weiter. Allmählich machte sich aber Frust breit, unsere Vorräte gingen zur Neige. Frischproviant war fast alle. Trinkwasser ging auch zur Neige, noch ein paar Tage, dann müssten wir rationieren. Das bordeigene Wassererzeugungssystem funktioniere nur im Fahrbetrieb, erzählt mir der Chief. Na Klasse, wenn's eng wird, muss Duschen etc. verboten werden, die Kombüse hat Vorrang. Und wir würden dann stinken wie U-Bootfahrer nach vier Wochen unter Wasser.

Nun hängen wir schon zwei Wochen hier auf Reede herum. Seit fünf Wochen haben wir keinen Fuß mehr an Land gesetzt, die Stimmung ist durchwachsen. Um uns herum warten sie ebenfalls, Schiff neben Schiff. UKW-Kontakt haben wir zu einem anderen deutschen Bulker, einem Schiff der Flensburger Reederei Jacob. Der ist mit Getreide von Galveston hierher gesteamt und wartet schon eine Woche länger als wir. Die machen schon ihre zweite Reise nach Odessa, haben also recht aktuelle Erfahrungen mit diesem Hafen, und diese Erfahrungen vermittelt der Wachhabende dort drüben per Sprechfunk an unseren Chief Mate. Wir stehen dabei und lauschen. „Also, Frischproviant hier zu kriegen, das sieht mau aus. Was sie ohne Ende liefern können, sind Kohlköpfe. Kohl in allen Farben und Formen, das war's dann schon fast. Obst? Na ja, Äpfel könnt ihr kriegen. Alles schön teuer natürlich. Gurken, Tomaten. Südfrüchte wenig bis gar nicht. Doch, Zitronen haben sie auch.“ Na, da wird sich unser Koch freuen, der geiert schon die ganze Zeit nach Proviantergänzung, aber so hatte er sich das nicht vorgestellt. Dann stellt unser Chief Mate die Kernfrage: „Können die Bier liefern? Unser Bestand geht dem Ende entgegen.“ „Watt? Seid ihr bekloppt? Mit halb voller Bierlast zum Russen fahren, wie seid ihr denn drauf? Wer hat denn da gepennt bei euch?“ Der Alte, der dem Gespräch ebenfalls folgt, guckt jetzt sehr sparsam. Er ist nämlich der Sündenbock, bei LAEISZ managt der Kapitän die Kantine selbst. Den gilbertesischen Stewards wird das aus hinlänglich bekannten Gründen nicht überlassen. Und der Mate dort drüben auf dem Jacob-Dampfer setzt noch einen drauf. „Schön blöd. Aber ihr könnt es ja mal versuchen, ha ha. Russisches Bier soll ja der Hit sein. Saufen kannst du das nicht, aber vielleicht könnt ihr damit Briefmarken ins Album kleben. Oder so!“ Unser Kapitän verlässt die Brücke.

Zweieinhalb Wochen. So langsam reicht's nun aber wirklich. Inzwischen schmeckt uns sogar Dixie. Dafür geht es aber wirklich zur Neige, und das trübt die Stimmung noch mehr ein. Und dann, hurra, kommt über UKW der ersehnte Anruf: „Your berthing will be tomorrow morning!“ Am folgenden Vormittag machen wir fest. Nochmalige Belehrung durch den Agenten, dann werden Rubel an die Crew ausgezahlt. Offizieller Kurs 1 Rubel = 3,50 DM. Wir haben russ-landerfahrene Maaten hier an Bord und sind daher bestens instruiert. Jeder nimmt nur das absolute Minimum an Vorschuss, gerade genug, um nicht aufzufallen. Hier versorgt man sich auf dem Schwarzmarkt, das ist seemännisches Grund- und Allgemeinwissen. Entsprechend haben wir alle irgendwo nicht deklarierte Dollars gebunkert, in durchsuchungssicheren Verstecken. Meine lagern im Hauptsender der Funkstation, im Gehäuse dort, wo die meisten „Achtung-Hochspannung“-Schilder sind. Wo so ein flammend roter Blitz warnt, da greift bestimmt keiner rein. Und außerdem waren wir auch gut auf dem Laufenden, was so an Schmuggelgut beim Russen besonders begehrt ist. Ich hatte in Nola zwei Levys gekauft, nicht für mich, sondern für den persönlichen Ost-Westhandel bestimmt. Jetzt fehlt nur noch der Abnehmer.

An der Gangway steht ein Grenzsoldat. Klassisches Modell Ostfront, braun-grüne Uniform, eine Riesentellermütze auf der Murre und reglose Mimik. Neben sich hat der wackere Grenzer einen Blechkasten. Und der dient folgender Prozedur: Jeder Seemann, der das Schiff verlässt, hat sein Seefahrtbuch (Seefahrtbuch bei der DSR – Red.) mit sich zu führen. Diese wichtigen Dokumente werden normalerweise bei mir in der Funkstation verwahrt. Dort geben die Seeleute diese Bücher bei Anmusterung ab und erhalten sie bei Abmusterung wieder, dann von mir mit allen die Dienstzeit betreffenden Eintragungen versehen. Hier aber werden sie an alle Besatzungsmitglieder ausgegeben. Nur für den Weg die Gangway runter, dort angekommen kassiert die der Grenzer und händigt dem Seemann dafür eine Nummernkarte aus, die gleichzeitig als Landgangsausweis dient. Bei Rückkehr zum Schiff gibt Hein Seemann die Karte wieder ab und erhält sein Buch zurück. Und da wir uns bis Mitternacht wieder am Schiff einzufinden haben, hat der Uniformierte an der Gangway eine prima Möglichkeit, die Anwesenheit zu überprüfen. Buch um Mitternacht noch im Kasten heißt Seemann noch nicht zurück. Dann wird das Buch eingezogen und der Sailor verliert die Landgangserlaubnis. Das war der Plan. Die Praxis war dann gelegentlich eine andere.

Bevor der Agent wieder verschwand, hinterließ er noch einige wichtige Infos. Wir sollten uns mal getrost auf weitere zwei bis drei Wochen gefasst machen. Die Ladung wird direkt in Eisenbahnwaggons gelöscht und ins Hinterland verbracht. Das Problem aber seien immer wieder fehlende Waggons. Dazu lieferte der Agent noch die Begründung: „Wir haben gerade Erntezeit in der Sowjetunion. Da werden alle Waggons dort bei den Kolchosen benötigt.“ Aha ... Auf unsere Wasserknappheit angesprochen wurde uns wenigstens der zeitnahe Einsatz eines Wasserbootes versprochen. Und ja, einen „Shipchandler“ werde er auch schicken, wegen Frischproviand. Na wenigstens etwas.

Der Einlauftag neigt sich dem Ende zu, höchste Zeit für den seit über fünf Wochen vermissten Landgang. Der erste Abend soll gewissermaßen erst mal dazu dienen, die Lage zu sondieren. Und um möglichst schon mal die ersten Devisengeschäfte zu tätigen, money makes the world go round. Auch im Paradies der Werktätigen. Und so stolpern wir dann schon am späten Nachmittag die Gangway runter, mit einigen offiziell aufgenommenen Rubelscheinen in der Tasche. Und mit einer stattlichen Summe in US-Dollars, gut am Körper versteckt. Wir müssen ja damit rechnen, am Hafentor gründlichst gefilzt zu werden.

Der sehr junge Grenzer am Fuße der Gangway kassiert unsere Seefahrtbücher, rückt dafür das Landgangsticket raus, und nach einem verstohlenen Blick in die Runde macht er mit den Fingern die typische Rauchergeste, mit fragendem Blick. Aha, auch hier menschelt es. Klar haben wir ein paar Zigaretten für den. Und damit zunächst mal seine Sympathie.

Am Hafentor die nächste Kontrolle. Nach kurzer Überprüfung unserer Marken lässt uns der Uniformierte passieren. Und da er nicht alleine ist, fragt er auch nicht nach Kippen. Wir überqueren eine Straße und erreichen einen älteren, recht marode aussehenden Stadtteil. Und schon geht es los. Aus Hauseingängen, hinter Straßenbäumen, an jeder Ecke werden wir von recht zwielichtigen Gestalten zischelnd angelabert. „Hey you! You want change money? Make you very good price.“ Nun, den „very good price“ kannten wir bereits durch den Küstenklatsch via Funk. Ein Dollar bringt drei Rubel. Superkurs, offiziell hatten uns die Russen an Bord einen Rubel für umgerechnet zwei Dollar vertickert. Und schon geht die Tauscherei los. Wir sind zu dritt und bleiben eng zusammen, das schränkt die Möglichkeit, beschissen zu werden, schon mal etwas ein. Somit kommen wir auch zu guten Ergebnissen, ich tausche nur mal so zum Einstieg dreißig Dollars und bekomme die erwarteten 90 Rubel. Ein Haufen Kohle hier, wie ich später feststelle. Ein Assi hat weniger Glück, der tauschte 100 Dollars und sein Geschäftspartner zahlte ihm 300 Rubel auf die Kralle, machte dabei ziemlich Wirrwarr beim Zählen, das Geld wanderte zweimal hin und her, dann plötzlich schwafelte der Russe etwas von „Miliz is coming“ und verschwand wieselflink in einer Seitengasse. Der Assi sah keine Miliz, zählte nochmal und ermittelte einen Bestand von 130 Rubel. Dumm gelaufen. Ein Steuermann erwarb statt Rubel bulgarische Banknoten, und die waren hier nicht mehr wert als gebrauchtes Toilettenpapier. Und dem Kochsmaat jubelten sie statt 120 Rubel 60 unter, die Scheine waren doppelt gefaltet, als sie der Russe vorzählte. Und damit zählte jede Note auch doppelt. Das ganze natürlich in Hektik, Eile und künstlicher Panikmache. Tja, man braucht schon etwas Durchblick im internationalen Devisenhandel, der Anschiss lauert an jeder Ecke.

Wir streunen an jenem Abend noch durch die Gegend, mehr oder weniger ziellos. Auffallend der um sich greifende Verfall in dem alten Stadtviertel. Aber auch in diesem Stadium ist die Würde und Schönheit alter Bauten nicht zu übersehen, viele Gebäude sind irgendwie in einem mediterranen Stil errichtet. Erst später erfahren wir, dass in der Zarenzeit tatsächlich italienische Baumeister eine prägende Rolle in der Metropole gespielt hatten.

Dann landen wir in einem Hotel. In dem angeschlossenen Restaurant gedenken wir was zu futtern, der Laden wirkt irgendwie alt, aber gediegen. Der Kellner radebrecht ein wenig Englisch, empfiehlt uns etwas aus der kyrillisch beschrifteten Karte, dazu ordern wir Wein. Und dann fragt der, ob wir dazu Wodka oder „Konjaki“ möchten, jedenfalls verstehen wir das so. Wir vermuten einen Aperitif und ordern vier Wodka. Da knallt der uns eine Literkaraffe auf die Back, mit vier Wassergläsern. Aber hallo, so darf man deutschen Seeleuten nicht kommen, das kann nur schief gehen. Was soll ich sagen, es ging dann auch etwas schief. Was wir aßen, haben wir schon am gleichen Abend vergessen. Wir kommen gegen Mitternacht strunzvoll zurück ans Schiff. Norbert, unser SBM, versucht dem Grenzer an der Gangway seine Tellermütze zu stibitzen, was einen mittleren Tumult auslöst. Irgendwie kommen wir aber komplett und ohne Verluste an Bord.

Der Folgetag beschert moderate Löschtätigkeit, Hektik geht anders. Und zu unser aller Freude kommt ein Wasserboot längsseits und versorgt uns mit dem immer knapper werdenden Nass. Und wir landen abends zum ersten Mal im Interklub. Diese Klubs sind aus sowjetischer Sicht die Einrichtungen, die wir eigentlich ausschließlich aufsuchen sollten. Gewissermaßen Betreuungseinrichtungen für Ausländer, und das sind in Odessa ganz überwiegend fremde Seeleute. Es existiert eine Gastronomieeinrichtung, dazu ein Saal für kulturelle Veranstaltungen. Es gibt festangestelltes Personal. Und eine Zutrittsberechtigung für junge Russen, wenn sie a) linientreu sind und b) eine Fremdsprache beherrschen. Und zu unsrer Erbauung sind das in Odessa überwiegend Russen weiblichen Geschlechts. Hübsche und sehr freundliche junge Damen, nach langer See- und Reedezeit speicheln wir ein wie Hunde vorm Fleischerladen, als wir die Situation erfassen.

So lerne ich an jenem Abend auch Galina kennen. Lehramtsstudentin, mit besten Deutschkenntnissen ausgestattet, hübsch und sehr kommunikationsfreudig. Und außerdem vom Klub damit betraut, die Freizeitangebote für die Crew der PROPONTIS zu managen und zu begleiten. Und da mir die Lady außerordentlich gefällt, wird die mich für den Rest der Liegezeit auch nicht mehr los. Schon an diesem ersten Abend glücken wir zusammen, palavern und trinken. Weil ohne Trinken geht hier gar nichts, und auch die Mädels vertragen einen anständigen Stiefel, holla die Waldfee. So ein Wasserglas Wodka hauen die auch schon mal weg, und das sind 100 Gramm, nichts für Warmduscher. Für so einen Becher lohnt man einen Rubel, ein Witz. Dank Schwarzmarkt sind wir ja alle reich.

Am nächsten Tage passiert gar nichts, keine Waggonen vorm Schiff, also wird auch nicht gelöscht. Ist uns wurscht, ab geht's in den Interklub. An dem Abend aber läuft einiges schief. Wir sitzen mit den Girls in lockerer Runde, Wodka und Wein lösen die Stimmung, da kommen freudig grinsend Nialofa und Baraniko durch die Tür. Zwei unserer Gilbertesen, freundliche und normalerweise umgängliche Burschen von den Inseln der Südsee. Diese Mikronesier fahren seit Jahren bei der Reederei LAEISZ in verschiedenen Mannschaftsverwendungen, wie auch bei einigen anderen deutschen Reedereien. (Tun sie übrigens bis heute. Nachdem ihre Heimatinseln ein selbstständiger Staat wurden, nennt man sie nun Kiribatis). Es gibt nur ein Problem mit den Jungs: Mit Alkohol können die nicht so richtig. Ein, zwei Bierchen geht, aber harte Sachen enden desaströs. Begründet wird das mit einem fehlenden Enzym, wie ich mal hörte. Jedenfalls drehen die komplett ab, wenn sie zu viel schlucken. Ich bin sofort alarmiert, als die beiden auftauchen. Erkläre Galina die Sache. Die greift mich am Arm und zieht mich zum stellvertretenden Klubdirektor, der gerade hinterm Tresen werkelt. Über Dolmetscherin Galina erkläre ich ihm das Problem, bitte ihn, keinen Wodka oder vergleichbare Essenzen an die Gilbies zu verkaufen. Da lässt der mir doch glatt ausrichten: „Bei uns in der Sowjetunion werden farbige Menschen aus Afrika (wo die schon mal überhaupt nicht herkamen) nicht diskriminiert wie bei Ihnen im Westen. Diese Leute werden bedient wie Sie auch!“ Na prima, jetzt ist Polen offen, dachte ich. Fünf Minuten später bekommen unsere grinsenden Gilbies die erste Hiev Wodka serviert. Norbert und ich wissen, wie das ausgeht, wir verabschieden uns von den bei uns sitzenden Ladys und legen ihnen auch den Heimweg nahe. Nein, sie würden noch etwas verbleiben. Mit uns gingen fast alle deutschen Kollegen.

Am folgenden Abend höre ich zwei Versionen über den Fortgang der Geschehnisse, eine im Bericht unserer Agentur und später eine Erzählung von Galina. Das Ding ging aus wie von mir prophezeit. Die Gilbies hauten sich 'ne Kanne Wodka in den hohlen Kopf und schmissen irgendwann mit Möbeln. Der stellvertretende Klubdirektor, der „Menschen aus Afrika“ ja nicht diskriminiert, versuchte die Jungs zu beruhigen. Die hauten ihm als Antwort gewaltig auf's Maul. Der stellvertretende Direktor segelte hochkant auf den Teppich und spuckte zwei Schneidezähne auf denselben. Damit war der gemütliche Abend im Interklub beendet, die Damen verließen wohl auch fluchtartig die Stätte, dito einige Seeleute anderer Schiffe, die noch vor Ort waren. Unsere beiden Exoten beschlossen den Abend in einem Gefängnis, wohin sie die alarmierte Miliz verbrachte.

Erster Überbringer der „latest news“ ist der Agent. Und der teilt uns auch mit, dass der Interklubdirektor ein Besuchsverbot für die komplette Besatzung der PROPONTIS verhängt hat. Schöne Scheiße. Wohin sollen wir denn sonst in Odessa gehen? Außer ein paar Restaurants waren keine nennenswerten Plätze bekannt, wo Seeleute ihre Bedürfnisse befriedigen können. Watt nu?

Mit ein paar Piepels halten wir Kriegsrat beim Alten. Der Agent auch dabei, der ist uns grundsätzlich wohlgesonnen, dank diverser Marlboro-Spenden. Und der empfiehlt uns, eine

Delegation zum Klubdirektor zu schicken, mit großer Entschuldigung im Gepäck. Plus einem Fläschchen amerikanischen Whisky, das könnte hilfreich sein. Okay, so machen wir es. Die Delegation besteht aus dem Alten und meiner Wenigkeit. Bei solchen Angelegenheiten hat mich Kapitän B. schon früher eingebunden. „Sie sind ja hier auch so eine Art Bordbeauftragter für Freizeitangelegenheiten“, lautete seine Begründung. Das habe ich nicht näher hinterfragt, ich ließ das mal so stehen.

Den Besuch beim Direktor hatte unser Agent schon vorbereitet und uns angekündigt, als wir abends dort aufschlagen. Und dort treffe ich Galina wieder, die mir gleich noch ihren Augenzeugenbericht liefert. Und sich offenbar freut, dass wir gewillt sind, die leidige Angelegenheit aus der Welt zu schaffen. Der Direktor zieht eine ziemlich arrogante Nummer ab, wir werden von ihm behandelt wie die letzten Bittsteller. Der Alte ist darüber auch leicht sauer und raunt mir zu: „Wenn der mir noch lange auf den Sack geht, schicke ich die anderen Gilbies noch her. Die können dem gerne auch eine auf's Maul hauen...!“ Aber brav erfüllen wir unseren selbst erteilten Auftrag, entschuldigen uns formvollendet und erhalten nach einigem Hin und Her wieder Zutrittserlaubnis für den Interklub. Man werde uns aber noch eine Rechnung für zerdepperte Möbel und Geschirr zustellen. Auch eine Rechnung für die Schneidezähne des stellvertretenden Klubdirektors. Nun gut, wenn es dem Frieden und der Völkerfreundschaft dient.

So nehmen wir unsere täglichen Besuche im Interklub wieder auf. Bis auf die beiden Übeltäter, die verbleiben noch einige Tage im Kerker, für den Rest der Liegezeit wird ihnen dann die Landgangserlaubnis entzogen. Und alle anderen Gilbertesen, die werden von nun an kräftig diskriminiert, die bekommen keinen Alkohol mehr ausgeschenkt. Man war lernfähig im Vaterland der Werktätigen.

Übrigens, ich erzähle hier unentwegt von Russen. Natürlich war in Odessa das ganze Völkergemisch der UdSSR vertreten, sowieso stellten Ukrainer einen Großteil der Stadtbevölkerung. Hein Seemann aber hat ein ausgeprägtes Talent, die Dinge zu vereinfachen. Also, von der polnischen Ostgrenze bis Wladiwostok, das waren alles Russen, fertig. Der deutsche Seemann jener Jahre unterschied in Afrika auch nicht nach Herero, Hutu, Massai, der betitelte alle Bewohner vom Strande des Mittelmeers bis runter zum Kap mit dem allumfassenden K-Wort. Die „political correctness“ war noch Zukunft und wenn man eines den Seeleuten damals nicht unterstellen durfte, dann war das eine besondere Feinfühligkeit im sprachlichen Umgang mit fremden Ethnien. Sie waren noch nicht mal besonders feinfühlig im Umgang mit sich selbst.

Inzwischen hat der Vertreter eines Schiffshändlers die PROPONTIS aufgesucht, nach wochenlanger Überfahrt und Reedezeit sind wir inzwischen knapp mit allem. Und das Warenangebot der Russen ist, nun, ich sage mal, sehr überschaubar. Wie man es uns schon auf Reede prophezeite. Geliefert werden als Frischproviant Kohl, Gurken, Tomaten, Äpfel, Birnen, Fleisch in begrenztem Umfang. Und dafür stellen sie uns recht kecke Rechnungen aus, in US-Dollars versteht sich.

Tagsüber werkeln alle in ihren Bereichen vor sich hin, Deck und Maschine werden mit Wartungsarbeiten beschäftigt. Das hatten wir aber schon auf dem Mississippi, vorm Laden warteten wir dort auch ohne Ende. Der Scheich meinte anlässlich einer „Konferenz“ vor der Kombüse: „Allmählich geht mir für die Jungs die Arbeit aus. Die Farbe auch, ha, ha!“

Freizeitmäßig haben wir uns gut arrangiert. Dreh- und Angelpunkt unserer Aktivitäten ist nach wie vor der Interklub. Dort verbringen wir feuchtfröhliche Abende mit den jungen Damen, die als Klubmitglieder gewisse Vorteile genießen. Einer dieser Vorteile ist der Kontakt zu uns Westlern. Man freundet sich mit den Damen an und irgendwann ist es ja mal Zeit für ein kleines Geschenk. Unser „slopchest“ wurde zwar bei Ankunft von den Behörden versiegelt, aber

dank ausreichender Erfahrungen aus früheren Reisen hatten etliche Maaten einige Artikel in diversen Verstecken gebunkert. Selbst so Dinge wie Haarshampoo oder westliche Seife haben hier einen hohen Stellenwert. Etliche Seeleute, auch ich, haben in den Staaten Jeans gekauft, um sie den Russen zu Höchstpreisen zu verhökern. Die eine oder andere Levys findet nun ihren Weg in den Klub und wird dem netten Fräulein, das die Abende bereichert, als Geschenk überreicht. Scheißegal, ob die Größe passt, die werden schon etwas damit anfangen können. Problematisch ist nur der Transport vom Schiff und aus dem Hafengelände, häufig werden am Tor Kontrollen durchgeführt. Aber die Jungs gehen recht phantasievoll zu Werke. Oder so rustikal wie Norbert, unser SBM. Der zieht zwei Hosen übereinander, das neue Modell drunter und seine eigene Bux oben drüber. Verdammst eng, technisch am Rande des Machbaren. Norbert stakst durchs Tor wie ein kackender Flamingo. Aber die Nummer gelingt, auf der Interklub-Toilette entledigt sich Norbert des Geschenkes und schiebt es dezent seiner angebeteten Ludmilla zu. Die ist happy wie sonst was.

Ich geiere schon seit dem ersten Abend hinter Galina her, jener Studentin, die aufgrund ihrer Deutschkenntnisse mit der touristischen Betreuung der PROPONTIS-Gang beauftragt wurde. Und diesen Auftrag erfüllt sie sehr engagiert, sie hat ein Programm ausgearbeitet und bietet nun diverse Unternehmungen an. Der Alte hat mich damit betraut, diese Angebote der Crew in den Messen zugänglich zu machen und dann die entsprechend interessierte Gruppe zu organisieren, die Russen machen den Rest. Solche Ausflüge wurden ja in jenen Jahren auch in anderen Weltgegenden immer wieder mal geboten, und meistens war ich Ansprechpartner für jene Figuren, die uns dies offerierten. Standardansage der meisten Kapitäne: „Funker, machen Sie das mal, Sie haben ja hier im Hafen eh nichts zu tun!“ Nun, mir war's recht.

Erste Veranstaltung ist eine Stadtrundfahrt. Ein Bus holt die Gang am Hafentor ab, Galina führt die Gruppe. Wir erleben eine sehr alte Stadt mit einem etwas morbiden Charme. Viele historische Gebäude können ihre italienischen Baumeister nicht verleugnen, leider ist aber



Potemkinsche Treppe hinunter zum Hafen

alles einem gewissen Zerfall ausgesetzt, die Metropole bröckelt so vor sich hin. Bestens erhalten sind allerdings die zahlreichen Denkmäler, die größtenteils an den Zweiten Weltkrieg erinnern. Und eines der Highlights ist die „Potemkinsche Treppe“. Das Bauwerk wird manchmal als „berühmteste Treppe der Welt“ bezeichnet, sie ist so etwas wie ein Wahrzeichen der Stadt. Weltweit berühmt wurde sie durch einen Filmklassiker von Sergej Eisenstein, gedreht 1925, Titel „Panzerkreuzer Potemkin“.



Dann organisiert Galina die Besichtigung einer Sektkellerei. Wieder mit dem Bus fahren wir diesen Betrieb an, die Kellerei liegt etwas außerhalb der Stadt. Außer uns haben sich noch zahlreiche Einheimische zu der Besichtigung eingefunden, zunächst werden alle Besucher in einem Saal versammelt, ähnlich einem Vorlesungsraum, mit nach hinten sich erhöhenden Bänken. Vor einer Schautafel steht ein Mitarbeiter des Unternehmens und erzählt lang und breit irgendwas über die

Schaumweinproduktion. Vermuten wir, verstehen tun wir nichts. Dann aber fordert er bei einem Abschnitt seines Vortrages Galina auf, für uns zu übersetzen. Und die übersetzt, dass er gerade die „westdeutsche Delegation“ herzlich willkommen hieß, die heute zu Gast weile. Donnerwetter aber auch, wir sind eine „westdeutsche Delegation“, das hatten wir auch noch nie. Allerdings legt mir Galina dann ein Ei, indem sie mich auffordert, im Namen der „Delegation“ ein paar Dankesworte an das Auditorium zu richten. Shit, was soll das denn? Aber bitteschön, Hein Seemann hat Erfahrung mit überraschenden Situationen der dritten Art, also bitte, labere ich eben was. Ich stehe auf und sülze genau den Mist daher, den man häufig bei solchen Anlässen hört. „Große Ehre und Freude, hier sein zu dürfen, blablabla!“ Galina übersetzt ins Russische, die Sowjetbürger applaudieren brav und die Kollegen von der PROPONTIS grinsen sich eins. Da hat sich der Funker ja einen abgekniffen.

Anschließend gibt's Sekt. Wobei der Moderator da vorne die Russen noch belehrt, wie man das mit der Trinkkultur handhabt. Er macht das auch vor, dezent das Glas erheben, nippen. Die Russen machen's brav nach. Nur die westdeutsche Delegation pfeift auf die Trinkkultur,



die Maaten hauen den Sekt runter wie nix und winken umgehend mit dem leeren Becher die Kellnerinnen herbei. „Schenk noch mal ein von dem Rülpswasser da!“ Galina guckt etwas peinlich berührt.

Ab und zu streune ich auch mal alleine oder mit Galina durch die Stadt. Manches ist befremdlich für meine westlich geprägten Augen. Schulkinder, die in Uniformen und mit alten Maschinenpistolen eine Ehrenwache an einem Denkmal stellen, inklusive Wachablösung im Stechschritt.

Ein Erlebnis beschäftigte mich noch länger. Mit einem Kollegen unterwegs, wir unterhielten uns auf Deutsch, wurden wir von Kriegsveteranen angesprochen. Leicht zu erkennen, ältere Herrschaften und auch Frauen, die mit mächtigen Ordensspangen dekoriert waren. Die erste Frage war im gebrochenen Deutsch, ob wir aus West- oder Ostdeutschland kämen. Die Antwort „Westdeutschland“ löste keinerlei negative Reaktionen aus, Schulterklopfen, freundliches Lächeln. Und dann so Aussagen wie: „Der Krieg war schlecht, die Hitlerfaschisten waren schlecht, aber die Deutschen sind ein großes Volk, wir sollten immer Frieden bewahren!“ Ich muss gestehen, das hat mich etwas verblüfft. In den Siebzigern war ich häufiger auch mal in westlichen Nachbarländern wie Großbritannien oder Holland unterwegs gewesen, nicht nur als Seemann. Und traf dort manchmal auf massive Vorbehalte, sogar Anfeindungen. Der Krieg war noch sehr präsent in den Köpfen der älteren Einheimischen. Und hier, in einem Land, das unter dem Krieg gelitten hat wie wohl kein Land sonst, mache ich diese erstaunliche Erfahrung.

An Bord geht es nun etwas flotter voran. Der zeitliche Abstand zwischen den anrollenden Güterzügen schrumpft, behalten die dieses Tempo bei, gehen wir in einer Woche raus. Mittlerweile hat sich auch an Bord ein umfassender Schwarzmarkt gebildet. Die Hafenarbeiter betätigen sich als Dealer für alles Mögliche. Über sie läuft der Handel mit den Levys und diversen anderen westlichen Artikeln, und ihrerseits bieten sie alles Mögliche an, was ihrer Meinung nach von Interesse sein könnte. Ein Hit im Handel ist Kaviar. Ein Döschen Malossol für einen lächerlichen Preis. Norbert erwirbt einen antiken Samowar, stolz zeigt er mir den angeblichen Stempel einer Manufaktur aus der Zarenzeit. Na, wenn's stimmt. Ein anderer Sailor präsentiert stolz eine alte Ikone, hat nur einen Appel und 'n Ei gekostet. Das Ding sieht mir aber ziemlich frisch gemalt aus. „Da hat einer deine Dollars kassiert und dann seine Oma am Küchentisch malen lassen“, ziehe ich ihn auf.

In der letzten Woche der Liegezeit wird nochmal etwas Proviant nachgefasst. Nach wie vor ist das Angebot dürrig, aber unser Bedarf wird jetzt unter der Voraussetzung kalkuliert, dass wir während der Rückreise zum Mississippi in Sizilien bunkern und verproviantieren. Allerdings möchte der Alte bis dahin den inzwischen fast komplett verdampften Biervorrat ergänzen und fragt mal vorsichtig an, ob da eine Liefermöglichkeit bestünde. Und siehe da, sie könnten uns Pilsner Urquell verkaufen, importiert aus dem „Bruderland“ Tschechoslowakei. Na, das hört sich doch gut an, der Alte ordert eine Palette, bis Sizilien wird's reichen. Unmittelbar nach Anlieferung allerdings machen wir bei einer „Warenprobe“ eine ernüchternde Feststellung. So wie es aussieht, liefert das „Bruderland“ die gelungenen Produkte ihrer berühmten Pilsner Brauerei an den Klassenfeind in den Westen. Die Sowjets kriegen den Ausschuss, kleine Revanche für das Abwürgen des Prager Frühlings vermutlich. Wieso? Nun, dieses Zeug, was die uns da in Literkeulen an Bord liefern, hat wohl zu viel Hefe abbekommen. Oder sonst ein Treibmittel, kaum öffnet man so eine Buddel, tritt der Inhalt wie ein Geysir aus, das Zeug schießt einem förmlich in den Hals. Und schmecken tut's auch irgendwie – strange. Wieder mal ins Klo gegriffen.

Letzte Woche in Odessa. Wir haben noch etliche Abende im Klub wein- und wodkaelig verbracht. Wir haben Freundschaften geschlossen und sehr liebenswerte Menschen kennengelernt. Und ja, die eine oder andere kleine Romanze kam tatsächlich zustande, man war sich doch näher gekommen über die vier Wochen. Wohl wissend, dass man sich wahrscheinlich nie mehr wieder sehen würde.

Der letzte Abend. Der Interklub gehört uns, wir halten den ganzen Laden frei. Mit unseren schwarz gedealten Rubelscheinen hätten wir die Wände tapezieren können, man wurde das Geld kaum los. Eine wertvolle Erfahrung, bei späteren Russlandreisen kam ich mit deutlich geringeren Summen bestens zurecht. Man muss sich das mal vorstellen, eine Levys, in den USA für 20 USD erworben und hier an einen Stevedore verhöckert, brachte locker 200 Rubel.

Das war ein Monatslohn damals in der UdSSR. Dann noch ein paar Dollars im Straßenhandel umgesetzt und schon hatte man ein Ausgabeproblem. Kein Wunder, dass uns die Piepels dort irgendwie alle für Krösusse hielten (oder heißen diese Typen im Plural Krossanten?) Nachts hocke ich noch mit Galina auf einer Parkbank, schmerzlicher Abschied. Um 12 Uhr an Bord sein? Die können mich mal, wir laufen eh aus, ihre Landgangserlaubnis können die sich jetzt an den Hut stecken. Als ich morgens gegen drei Uhr an der Gangway lande, treffe ich auf einen blutjungen Grenzer, der mit den Nerven ziemlich am Ende ist. Sein Blechkasten ist noch voll mit Seefahrtbüchern, da piffen etliche Seeleute auf die Regularien. Ich schnappe mir einfach mein Buch aus dem Kasten, stecke dem Jungen eine Schachtel Kippen zu und klopfe ihm tröstend auf die Schulter. „Kopf hoch, Iwan, der Sozialismus wird siegen“. Dann steige ich die Gangway hoch. Am nächsten Vormittag läuft MS PROPONTIS aus, wieder bound New Orleans. Erneut eine Getreidereise für die Sowjets. Wohin dann diese Ladung geht, ist noch völlig offen. Wieder Odessa, oder ein Ostseehafen, who knows. Wir werden sehen.

Epilog: Dies war nun unsere Getreidereise vom Mississippi ins Schwarze Meer. Eine Geschichte, die damals viele Bulkfahrer so oder so ähnlich erlebten, wenn sie in sowjetischer Charter fuhren. Und das war in jenen Jahren gar nicht mal so selten. Immer wieder plagten sich die Sowjets mit Missernten herum, dann lieferte eben der Klassenfeind. Amerikas Farmer rieben sich die Hände und Westdeutschlands Reeder eben auch.

Es war aber auch eine Reise gespickt mit Pech und Pannen. Und das sollte noch eine Weile anhalten. Wir liefen Augusta in Sizilien an, um zu bunkern und zu proviantieren. Das Bunkern haute auch hin, dann streikte der italienische Zoll und die Proviantlieferung fiel aus. Weiter ging die Reise. Mit fast leeren Provianträumen, leerer Bierlast und knapp mit Zigaretten und sonstigen Zollwaren kamen wir vor der Mississippi-Mündung an. Am letzten Abend vor Ankunft saß ich mit Norbert und dem Koch auf Kammer, wir tranken die letzten zwei Flaschen Küchenwein. Nie wieder bin ich mit einem versorgungsmäßig so runtergewohnten Dampfer irgendwo eingelaufen. Und trotzdem, es war eine gute, wenn auch manchmal reichlich schräge Reise gewesen. Und für uns ein Blick hinter den sogenannten „Eisernen Vorhang“, der damals die Völker und ihre Weltanschauungen trennte. Und dann sah man sich Menschen gegenüber, die genau wie wir selbst in erster Linie in Ruhe und Frieden zu leben wünschten, die genau wie wir Spaß am Leben haben wollten. Ich jedenfalls möchte diese Wochen im Schwarzen Meer nie missen, sie sind ein wertvolles Kapitel im Buch der Erinnerungen, die das Leben mir schrieb.

Eine Nachbetrachtung der Redaktion:

Dieser Beitrag von Bernhard Schlörit ist quasi eine Reminiszenz an Zeiten, als in Odessa noch kein Krieg herrschte. In solchen stirbt die Wahrheit bekanntlich zuerst, sodass es schwierig ist, darüber ein Urteil zu fällen. Fakt ist, dass nach dem „Euromaidan“, inszeniert von militanten ukrainischen Nationalisten und pro-westlichen Aktivisten im Jahre 2014, die Ukraine keine Heimat mehr für alle Bewohner sein konnte, auch nicht Odessa mit einem Anteil von 30 Prozent russisch-sprachiger Bevölkerung. Russen und Ukrainer standen sich plötzlich feindselig gegenüber. Am 2. Mai 2014 verbrannten im Trade Unions Building von Odessa 42 (lt. BBC) pro-russische Aktivisten oder sprangen in den Tod, als das Gebäude von nationalistischen Ukrainern mit Molotow-Cocktails angegriffen wurde. Das auf derartige Auseinandersetzungen folgende Minsker OSZE-Protokoll vom 5. September 2014 wurde von keiner Seite respektiert. Die weitere Entwicklung ist bekannt.

Das Wort zum Schluss

Die Jubiläen des Jahres 2022: 150 Jahre Fußball-Länderspiele, 100 Jahre BBC und UdSSR; 70 Jahre Deutsche Seereederei, 50 Jahre amerikanische Seeblockade gegen Nordvietnam und schließlich 20 Bände BORDGESCHICHTEN, erschienen seit 2001. Nach dem Heranreifen dieser Idee um die Jahrtausendwende hat die Reihe in den vergangenen stürmischen Zeiten sowohl am Erscheinungsbild als auch an ihrem Charakter festhalten können. Manches andere änderte sich, sowohl im Privaten als auch in der Gesellschaft. Wer vor 20 Jahren noch glaubte, er sei auf einer Insel der Glückseligen gelandet, wurde mehrfach eines Besseren belehrt.

Nun ist es raus: Die Großkopften haben sich allesamt verzockt. Das Angebot der „Regionalmacht“ (Obama) Russland für eine friedliche gemeinsame Gestaltung der Zukunft (Putin im Bundestag, Sept. 2001, stehend beklatscht) wurde von Uncle Sam's willigen Vollstreckern überheblich-herablassend übergangen, die Chance auf eine dauerhafte europäische Friedensordnung leichtfertig vertan. Die Politik, die Linke ausgenommen, ließ diesen Entfremdungsprozess bis hin zum Krieg bewusst treiben; ein NO-GO, ob in Haiphong, Basrah, Odessa oder Rostock. Karl Marx: „Wenn Unruhe und Streit Profit bringen, wird es (das Kapital) beides encouragieren (anfeuern).“ Für die Bevölkerung wurde zur Akzeptanz von Kriegsszenarien mit erstaunlicher Geschwindigkeit ein altes Feindbild wieder aufgebaut, in der Sprache von Militaristen, bereit für den Dritten Weltkrieg. Schon im Vorfeld fanden in den Medien Erzählungen zur Dämonisierung und Enthumanisierung des potentiellen Gegners statt. Wir Seefahrer als gebrannte Kinder des Ersten Kalten Krieges missbilligen diese Entwicklung auf's entschiedenste.

Die revolutionären Linken hatten sich zwischendurch vom Schock des Scheiterns der marxistischen Ideologie erholt. Nun erleben wir deren weiteren Niedergang, mit ihrer Politik, die Klassenkampf durch Kulturkampf ersetzt, mit einer Politik gegen jeden gesellschaftlichen Zusammenhalt, die allem zuwider läuft, was wir im Kleinen an Bord praktizierten. Besonders im Westen sind ehrgeizige und neuerungssüchtige, selbstgerechte, aber zu gedanklicher Klarheit unfähige Sektierer aufgetaucht. Ihre wirren Ideen entstehen nicht in den WBS70-Quartieren Rostocker Werft- und Hafenarbeiter, sondern in Vorortvillen und Großstadt-Lofts, die Werkstätten in Stich lassend. Diese Ideologie führt hin zu einer Verwirrung und vielfachen Aufspaltung der Gesellschaft wie beim Turmbau zu Babel, hin zu einer Minderheiten- und Identitätspolitik, durch die sich nur wenige in einer Opferrolle wohlfühlen dürfen. Die „alten weißen Männer“ gehören zu den Tätern. Beklagen wir uns? Hach, wir zahlen zurück, denn „es gehört zu den vielen Merkwürdigkeiten des Lebens, dass der Mensch umso bissiger wird, je weniger Zähne er hat.“ (Stefan Heym)

Gute Nachricht für Seeleute aus Dunkeldeutschland! Auch wir gehören einer Minderheit an. Zum einen gehören wir zu jenen, die durch 40 Jahre Sozialismus mit allen Höhen und Tiefen gegangen sind. Von denen wiederum zählt unsere Seefahrer-Gemeinde verschwindende 0,2 oder 0,3 Prozent. Auch wir besaßen, je nach landsmannschaftlicher Zugehörigkeit, eine eigene Identität – als Fischkopp, Icke oder Löffelschnitzer. Mit Decksaffen, Kombüsehengsten, Bilgenkrebsen, Kammermiezen und Kielschweinen wurde schon damals der heute so sehr herbeigeredeten Diversität Genüge getan. Bis auf die Schweine haben alle in den BORDGESCHICHTEN ihren Abdruck hinterlassen. Fast so viele Identitäten wie heute Geschlechter, und alle zogen an einem Strang. Anderenfalls gäbe es diese Buchreihe längst nicht mehr.

Dieser Bruchteil der damaligen sozialistischen Gesellschaft besaß das Alleinstellungsmerkmal, aus Erfahrung zwischen den beiden damaligen Blöcken abwägen zu können. Solche auf erlangten Kenntnissen beruhende Einsichten spiegeln sich in allen Bänden der

BORDGESCHICHTEN wider. Befreit von den Zwängen der einst geübten Selbstzensur berichten unsere Autoren von ihren Abenteuern auf allen Kontinenten als auch von jenen mit der rechthaberischen Partei und dem berüchtigten Ministerium für Unwahrheit.

Doch heute im Wokeismus? Müssen unsere Autoren sich wieder in Selbstzensur üben? Dürfen sie unter Anwürfen des Rassismus nicht mehr darüber berichten, was der Seemann in Westafrika erlebte, wie sie armen Mädchen zu einem Einkommen verhalfen, welch fragliches Handeln der Behörden einer Suezkanalpassage vorausging, wie sich Überschmuggler an Bord schlichen, wie sie von hintertriebenen orientalischen Händlern ausgenommen wurden? Müssen sie sich erneut ideologischer Bedenkenträgerei unterordnen? Wird zukünftig vor dem Lesen der BG gewarnt, weil über die Wahrheit berichtet wird, nichts als die reine Wahrheit, die inzwischen ein seltenes Gut wie Mondgestein geworden ist?

Wir DSR-Seeleute gehören im Sinne dieser sektiererischen Politik jener sprachpolizeilichen Selbstgerechtigkeitsliga Gruppen an, deren Mitglieder es sich nicht leisten konnten, Privilegien vor einer anderen zu erlangen. So hätte Seefahrt nicht funktioniert, so kann eine Gesellschaft nicht bestehen. Nur in einer solidarischen Gemeinschaft wie an Bord, in der Gruppen nicht gegeneinander ausgespielt werden, gedeiht sie. Die damit verbundenen Erinnerungen der Seeleute werden auch in Zukunft in dieser Buchreihe Bestand haben! Wer sich trotzdem bemüht fühlt, an unseren Bänden kleinlich zu kritteln, dem können wir mit Recht entgegnen: „Die BORDGESCHICHTEN gehören nicht zu den Büchern, von denen es heißt, die habe Gutenberg nicht gewollt!“

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Dampfschiff WISMAR – Foto: Hans Riemer

Rücktitel: Lizenz Wikimedia CC BY-SA 3.0-DE

l. o. Küstenmotorschiff WOLGAST in Rostock – Foto: Zühlsdorf (29.10.57)

r. o. Dampfschiff WISMAR in Rostock – Foto: Levermann-Westerholz (29.01.55)

l. u. Küstenmotorschiff KÜHLUNGSBORN in Rostock – Foto: Löwe (25.03.57)

r. u. Dampfschiff ROSTOCK in Rostock – Foto: Levermann-Westerholz (03.11.54)

Hintergrund-Grafik: Drehdavid, aus „Seemannschaft 2, Decksarbeiten und Sicherheitsdienst“ (1981)

Zum Inhalt:

Fotos: Levermann-Westerholz (Wikimedia CC-BY-SA 3.0): Seite 2, Konrad Völkel: 4, 47 (u.), 49 (u.r.), 60, 61, 52, 53 (2), Löwe (Wikimedia CC-BY-SA 3.0): 7, Wolfgang Hafkus: 8, 45 (m.), Wolfgang Kramer: 25, 73, 104, Friedrich Seibicke: 30, 57, 81, 130 (o.), 132, Christian Lange: 31 (2), Kurt-Werner Langer: 32, 38, 49 (u.l./o.l.), 130 (m.), 136, Joachim Pogorzalek: 33, Volkmar Gagonal: 43 (u.), Jürgen Schlanstedt: 46 (2/o.), Günther Schwarz: 46 (2/m.), 48 (2/o.r.), Wolf Kaiser: 46 (2/u.), Heike Metz: 47 (o.l.), Jürgen Altmann: 47 (o.r.), Ralph Lagodka: (m.l.), Klaus Ammersdörfer 47 (m.r.), Uwe Schulz: 48 (o.l.), Tamy Spruth: 48 (2/u.), Crew MS BREITSCHEID: 49 (o.r.), Gerhard Fiebig: 54, 55, 149, Hermann Winkler: 56 (2), 127 (u.), 128 (2), Peter Reinhardt: 58, 59 (2), 60, Ronald Piechulek: 71, P. Werner Lange: 116, 122, Steinbach: 117, Karl-Heinz Müller: 118, 119, 120, 123, Reinhard Lachs: 129, Bernhard Schlör: 155, 156 (2)

Sammlungen: Ulrich Decker: Seite 6, Hans-Jürgen Marnau: 9, 11, 12 (2), 13, 14 (2), 15, 16, 18, 20, 23, 26 (2), Wolfgang Kramer: 37, 114, Friedrich Seibicke: 39, 40, 41 (2), 43 (o.), 70, 74, 75, 76, 77 (2), 78, 91 (2), 92 (3), 94, 97 (2), 98, Kurt-Werner Langer: 42 (o.), 72, Stefan Hein: 42 (u.), Detlef Stolz: 80, 81, Ulf Mönch: 84, Archiv DSR-Seeleuterverein: 88, 139, Andreas Hommel: 100, 101 (2), 102 (2), Jörg Stirnal: 115, Hermann Winkler: 127 (o.), Knut Freiwald: 134, Grafiken/Karikaturen: Hans Götze: Seite 39, Bernd Schröder: 43 (o.), Wolfgang Steusloff: 45 (o.), Friedrich Seibicke: 45 (u.l.), Heinz Tabbert: 45 (u.r.), Gerhard Vontra: 83

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

Wir danken unseren Sponsoren DEUTSCHE SEEREEDEREI und Lothar Ullmann UC Versicherungsmakler GmbH.

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Was ist Wahrheit und was ist Legende, was ist persönliche und was ist kollektive Erinnerung? Antworten darauf liefert der Jubiläumsband XX der BORDGESCHICHTEN, der einen von vielen Gedenktagen des Jahres 2022 ausführlich behandelt – den 70. Jahrestag der Gründung der Deutschen Seereederei. Der Inhalt der Beiträge des Bandes reicht von der Frühzeit dieses Betriebes bis zu aktuellen Entwicklungen in der Seefahrt. Über zweifelhafte Begebenheiten beim Passieren des Suezkanals berichten mehrere Autoren. Der Bildteil widmet sich dem ideenreichen und handwerklich geschickten „Künstlerischen Volksschaffen“ Rostocker Seeleute. Die bekannte Große Chinesische Mauer findet ebenso Erwähnung wie Hermanns unbekannter Krötenbeutel. Einblicke in eine erste Reise als Ladungsoffizier stehen neben jener als Motorenhelfer. Republikflucht, die berüchtigte „5. Etage“, Retter aus Seenot oder die Kaderakte sind weitere spannende Themen zur kurzweiligen Unterhaltung und Erweiterung des Horizontes für jedermann.

