

BORDGESCHICHTEN

XXI

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XXI

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg

2023



Die Crew des MS HALBERSTADT im Nationalpark Gir-Wald, Gujarat, Indien, auf Löwenpirsch.
Einziger Ort in Asien, an dem Löwen noch in freier Wildbahn leben. (1965)

Foto: Friedrich Seibicke

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 21/2023,
limitierte Auflage von 1200 Exemplaren.

Impressum

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

Gesamtgestaltung
und Druck: Graphische Werkstätten Zittau GmbH

Preis: 13,00 Euro

Redaktionsschluss: 31. Dezember 2023

© 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

„Wer schreibt, der bleibt“, heißt es im Sprichwort, und wer darüber hinaus noch verlegt, erst recht, behaupten wir.

Mit dem stolzen Ergebnis von deutlich mehr als 800 Büchern und Broschüren unterschiedlichsten Charakters hat unser kleiner Rostocker Verlag Redieck & Schade am 31. Dezember 2022 seine Tätigkeit nach 30 Jahren altersbedingt eingestellt. Nie zuvor ist die alte Hansestadt und ihr Umland in ihrer Historie und Gegenwart derart umfänglich dokumentiert worden. Künftige Generationen erhalten so ein detailliertes Bild zu allen Lebensbereichen: Wirtschaft, Kultur, Sport, Wissenschaft, persönliche Lebensgeschichten, Seefahrt und Fischerei.

Gerade auch der maritime Bereich lag uns immer besonders am Herzen, kein Wunder, leben wir doch gern und so nahe unseres „großen“ Meeres, der Ostsee. Es lag auf der Hand, dass Bücher entstanden, zu den Fährlinien nach Dänemark und Schweden, über die Fischwirtschaft in Marienehe oder den Überseehafen, die zu Standardwerken geworden sind. Die Geschichte der Neptunwerft und ihrer Schiffe, der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei, der Containerschifffahrt in der DDR u.v.a. weisen aus, dass wir in diese maritimen Themen tief eingestiegen sind. Auch einzelne Schiffe und deren Schicksal, wie beispielsweise die *UNDINE* oder die *GEORG BÜCHNER*, sollen bewahrt bleiben. Nicht nur in den Büchern, sondern auch in Einzelbeiträgen unserer langjährigen Reihen „Rostocker Zorenappels“, „Tidingsbringer“, „LandeBarth“ und „StraleSunth“ finden sich unzählige Beiträge zur maritimen Technik- und Kulturgeschichte Mecklenburgs und Vorpommerns.

Maritime Autoren wie Joachim (Jochen) Stahl, Reinhard Kramer, Horst-Dieter Foerster, Peter Busch, Manfred Grunert, Robert Rosentreter, Wolfgang Steusloff, Jürgen Rabbel, Hans-Hermann Diestel, Dietrich Strobel, Gerd Peters, Reiner Frank, Ronald Piechulek oder Konrad Michaelis, um nur einige zu nennen – und nicht zuletzt eben auch Autoren dieser Reihe – haben uns als Verlag über die Jahrzehnte mit ihren wertvollen Beiträgen begleitet.

Getreu unserem Motto: „Der Region ein Gesicht geben, indem man den Menschen ein Gesicht gibt“, sind so auch viele persönliche Lebensgeschichten oder Episoden festgehalten worden.

Genau dies ist gewissermaßen auch Anliegen der *BORDGESCHICHTEN*. Ehemalige Seeleute berichten von ihren Reisen und überliefern dies nicht nur Gleichgesinnten, sondern auch späteren Generationen. Mit dem nunmehr 21. Band ist eine Kontinuität erreicht worden, die nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Aus gutem Grund bewundern wir diese Langfrist und Kontinuität mit hohem Respekt! Wir wünschen allen Autoren und den „Machern“ dieser Publikation noch viele interessante Ausgaben, einen langen Atem und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel! Bleiben Sie mit Ihren Geschichten weiter an Bord!

Achim Schade & Matthias Redieck

Verlag Redieck & Schade GmbH Rostock, im Januar 2023



TAR BAR - NIGHT CLUB

Heute der beste und der preiswerte lokal in Buenos Aires, wo können Sie eine wahrhafte gute stimmung haben und während Sie tanzen und eine gute musik hören, die schönsten fraülein werden Ihnen die ausgelesene getränke servieren.

Der einzige Skandinavische night club in Buenos Aires.

★ VISIT MI RANCHITO CLUB ★ COLONIA CON EL CUAUTEMOC NO. 14 ENTRE JALAPA Y ORIZABA VERACRUZ, VER.

Das Natchlokal für den Sonntag, in welchem schöne Medchen heitere Stunden mit Ihnen verbringen. Eiskaltes Bier, Mexikanisches Essen auf Wunsch.

Aufmerksamkeit und maessige Preise.
Geöffnet von 19.00 Uhr bis 3.00 Uhr morgens. Verbindlichkeit von:
Corona und Coronita Biererzeuger.



Nette und freundliche madchen,
siud allerzeit für sie da!!
Annehmbare preise! für jedermann!!
Im zen-trum der stadt!!
Im herzen von Kobe!!

HERZLICH WILLKOMEN in der Bar "MOULIN - ROUGE"

Besuchen Sie einmal unsere Show's,
Sie kommen auf Ihre Kosten!
Tag und Nacht geöffnet
Gutes Essen, eine verrückte Bar
Lichte Show, Billard, Manche,
SOUVENIRS - UCCO - UTAUICH - Wechselstube
TEL. 42-481 43-69
AVENIDA RIO BRANCO, 66
Veracruz, Ver.



SEEKING FOR ELITE

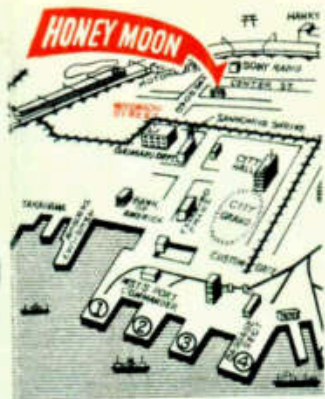


The only Night Club for the seaman
where beautiful girls will entertain you
The only place with Reasonable prices
Restaurant and Dance Hall
open from 20.00 p. m. to 3.00 a. m.
Taxi from Flor de Liz will Take you
there for only 5 pesos.

Courtesy of Corona and
Coronita Beer



BAR HONEYMOON



Drinks from ¥100 price
to foreign ma

(Japanese)

	Straight	Mixed
Whisky	¥100	¥200
Gin	¥100	¥200

外人バー ハネムーン

トアロード三宮センター街一丁目南東西ノ
本通商店街東入ル四軒目山

NO. 35 2-CHOME SANNOMIYA-CHO
IKUTA-KU KOBE-CITY JAPAN

TEL (33) 1 2 7 1

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
Oskar Pohl	13.65.....	6
Siegmar Broßat	Die Hochzeitsüberraschung	7
Werner Fischer	Mit Motortanker SCHWEDT ins Schwarze Meer	13
Klaus Ammersdörfer	Kein Witz.....	16
Redaktion	Der Stapellauf des GTMS Fritz Heckert.....	17
Redaktion	Die Jungfernfahrt des Urlauberschiffes FRITZ HECKERT.....	20
Ulrich Decker	Ein Jahr als Vollmatrose auf GTMS FRITZ HECKERT	26
Volker Mannig	Auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT	31
Margret Baumann	Sehnsucht nach der Ferne	37
Jörg Böthling	Fotogalerie	42
P. Werner Lange	Rote Linie fährt schwarzen Kaffee	52
Wolfgang König	Reise in die Vergangenheit	63
Christian Görner	Mit einem Schweizer über den Atlantik	70
Roland Pechstein	Die Arrestierung des MS STOLLBERG in Freetown/Sierra Leone, 1988.....	78
Jutta Landwehr	Frauen an Bord bringen Unglück?	87
Manfred Prokesch	Achterraus gesegelt in Westafrika	91
Autorenkollektiv	Gänsefleisch mal den Schrank öffnen?.....	94
Bernd Beier	Zusammenleben der Besatzungen auf DSR-Schiffen vor und nach 1990	119
Siegfried Melcher	Das Todesspringen auf MS WILHELM FLORIN	126
Christian Lange	Weihnachten in Nordkorea	128
Martina Kiel-Kühn	Der Hauptgewinn	128
Redaktion	Das Seeleute-Freizeitzentrum Oldendorf.....	129
Eberhard Richter	Sport an Bord.....	136
Wolfgang Wendrich	Weihnachten in Stettin	138
Michael Krause	Männerträume werden wahr	141
Walter Jangel	Landgang in Montevideo	145
Wolf A. Kaiser	Ein amouröses Abenteuer	147
Reinhard Lachs	Landgang im Heimathafen	151
Lothar Panthermöller	Ein Badeausflug der besonderen Art	154
Gerhard Franz	Kleine Scherze nach Art der Seefahrer	158
	Nachwort.....	159
	Abbildungsnachweis.....	160

Oskar Pohl arbeitete seit 1960 im VEB Seehafen Rostock, u.a. als Assistent des Hafendirektors, Haupttechnologie und Produktionsdirektor.

Zu den Dauerproblemen, mit denen sich der Rostocker Überseehafen laufend herumschlagen musste, gehörten der ständige Mangel an Arbeitskräften, der Mangel an Waggonraum und der Mangel an Liegeplätzen. Diese Mängel traten von Anfang an auf und begleiteten den Hafen über die etwa 30 Jahre seines Bestehens als Volkseigener Betrieb. Für mich persönlich war es ein völlig unwirklicher, vorher nicht vorstellbarer und deshalb schließlich unvergesslicher Anblick, als ich am 2. Juli 1990, dem Tag nach der Einführung der D-Mark, in den Hafen kam und feststellte, dass wie von Geisterhand die Schiffe von den Liegeplätzen entfernt worden waren, keine Eisenbahnwaggons an den Ladestellen standen und keinerlei Rangierbewegungen auf den Hafenbahngleisen erfolgten. Die Hafenarbeiter standen auch ratlos und irgendwie hilflos ohne Arbeitsaufträge herum.

Aber zurück zum Mangel an Schiffs-Liegeplätzen. Eine komische Auswirkung: Jeder Beruf und jede Branche hat eine Reihe von Worten und Begriffen, die überwiegend einer berufs- und branchentypischen Anwendung unterliegen. So natürlich auch der Hafen und hier häufig verbunden mit der Seefahrt. Während meiner Tätigkeit als Produktionsdirektor lernte ich einen mir bis dahin nicht geläufigen branchentypischen Begriff kennen.

Bei einem meiner regelmäßigen morgendlichen Informationsbesuche in der Dispatcherabteilung wurde mir folgende Begebenheit aus der vorhergehenden Nachtschicht berichtet.

Gegen 18 Uhr erschien das Besatzungsmitglied eines Kümos der DSR, welches am Vormittag eingelaufen war, und einen vorläufigen Liegeplatz längsseits eines anderen DSR-Frachters erhalten hatte. Der Matrose trug die Bitte des Kapitäns vor, einen Liegeplatz am Kai zu erhalten, weil dann einige Besatzungsmitglieder in Nachturlaub gehen könnten, die anderenfalls zur Sicherung der Verholbereitschaft des Schiffes an Bord bleiben müssten. Unser Dispatcher hatte Verständnis für das Problem und konnte auch einen Kai-Liegeplatz für das Kümo frei machen. Also sagte er zu dem Matrosen: „Sag deinem Kapitän, für 13,65 geht das mit der Verholung klar!“, worauf der Matrose überglücklich mit dieser Auskunft abzog. Nach einer knappen halben Stunde erschien er wieder und legte einen etwas zerknitterten Briefumschlag vor unseren Dispatcher hin. Darin befanden sich zwei 5-Mark-Scheine sowie genau abgezählte Münzen im Wert von 3,65 Mark. Das löste eine ungeheure Heiterkeit bei den Dispatchern aus, die sofort wieder ausbrach, als mir die Begebenheit erzählt wurde. Als die Dispatcher begriffen, dass ich den Grund ihrer Heiterkeit überhaupt nicht begriffen hatte, steigerte sich das Gelächter rings um mich noch beträchtlich. Aber dann wurde ich bei anhaltendem Gelächter aufgeklärt. 13,65 Mark kostete eine Flasche Weinbrandverschnitt der Marke Weinblattsiegel. Da dieser Weinbrandverschnitt sehr populär war, geschmacklich recht angenehm auf der Zunge brannte und das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmte, hatten sich für ihn im Hafenjargon die Begriffe „WBS“ beziehungsweise „13,65“ sozusagen eingeschliffen. Im vorliegenden Falle sollte die Botschaft an den Kümo-Kapitän lauten: „Gegen eine Flasche Weinblattsiegel geht die Verholung an einen Liegeplatz am Kai klar“, was aber als eine scherzhafte Floskel und nicht als Bedingung für die Verholung gemeint war.

Dass nun ein Seemann mit deutlichem sächsischen Akzent, wie die Dispatcher bei ihrer Schilderung ausdrücklich betonten, den allgemeinen Ausdruck für die allseits beliebte Schnapssorte nicht kannte, belustigte sie ebenso wie die unerwartete Erkenntnis, dass ich eigentlich gestandener Mann in der Rostocker Hafenszene den Hafenjargon auch noch unzureichend beherrschte.

Die Hochzeitsüberraschung

Der Auslauftermin für die FICHTE ist in Gefahr, weil es an einem Funker fehlt. Kapitän Karstens bleibt nichts anderes übrig, als die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Funker Petersen (Dietmar Richter-Reinick), gerade von einer längeren Reise heimgekehrt, zeigt zwar Verständnis für die Sorgen des Kapitäns, aber helfen kann auch er nicht. Er heiratet. Mehrfach schon hat er die Hochzeit mit Rita (Friederike Aust) verschieben müssen. (Text: FF Dabei)

Der Inhalt der Folge 2 der 1974 bis 1976 gedrehten Fernsehserie „Zur See“, „Die Hochzeitsüberraschung“, entspringt nicht der blanken Phantasie der Drehbuchautorin Eva Stein, sondern hat, wie alle anderen Folgen auch, einen realen Hintergrund. Als ich nach dem Ende meiner Seefahrtszeit 1982 zum ersten Mal im Fernsehen die Serie, besonders den Teil 2, sah, dachte ich an die Schwierigkeiten zurück, die auch mit meiner Hochzeit verbunden waren. Es muss im Jahre 1972 oder 1973 gewesen sein, als ich während eines Heimaturlaubs eine Nachricht von der Arbeitskräftelenkung erhielt, dass dort ein Schriftsteller auf der Suche nach einem Stoff für seine Arbeit nachgefragt habe. Er bekam meine Adresse genannt. So tauchte eines Tages der Schriftsteller Nils Werner aus Wilhelmshorst bei Potsdam in Begleitung einer jungen Frau bei uns zuhause auf. Bei Kaffee, Kuchen und laufendem Diktafon erzählten wir ihm die Story unserer Hochzeit mit all ihren Problemen. Aber der Reihe nach:

Mein Vater arbeitete bei der SDAG Wismut. Ein befreundeter Arbeitskollege war in der Wehrmacht Funker gewesen. Dieser fertigte mir eine Tabelle mit den Morsezeichen und entsprechenden Buchstaben an, die wir als Kinder in unserer „Räuberbande“ fleißig verwendeten. Dass man damit auch sein Geld verdienen konnte, habe ich erst Jahre später erkannt. Meine Eltern arbeiteten inzwischen in der Landwirtschaft, und ich lernte an der Erweiterten Oberschule bis zum Abitur. In der 11. Klasse mussten sich die Schüler darum bemühen, wo sie später ein Studium aufnehmen wollten. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich schon um die Existenz einer Seefahrtsschule im Ostseebad Wustrow. Meine Bewerbungsunterlagen gingen also dorthin. Die ablehnende Antwort kam postwendend. Zu Studienbeginn des Jahres 1961 war nur ein einjähriger Lehrgang zum Seefunksonderzeugnis (FS) geplant worden. Für diesen fehlten mir aber die praktischen Voraussetzungen. Zugleich bekam ich die Mitteilung, dass ich für den Studienbeginn 1962 vorgemerkt sei.

Na ja, diese Zeit ließ sich überbrücken. Praktische Arbeit schadet nicht. Also arbeitete ich bei Stern Radio Rochlitz. Dort bekam ich es wenigsten mit Empfängern zu tun, auch wenn's nur Rundfunkempfänger waren.

Da bis Februar 1962 kein Schreiben der Seefahrtsschule bei mir eintraf, nahm ich Urlaub und fuhr kurzentschlossen nach Wustrow. Dort erhielt ich eine niederschmetternde Auskunft – die Funkerklasse zum Seefunkzeugnis Erster Klasse (F1) war bereits voll.

Was tun? Da ich nun mal schon im Norden war, fuhr ich nach Rostock. Im alten Wasserstraßenamt in der Langen Straße befanden sich die Büros der DSR. Nur, was sollte man dort mit einem Abiturienten im Alter von 19 Jahren anfangen? Als Lehrling zu alt und überqualifiziert. Als Decksmann – das würde gehen. Ich ließ mir die Bewerbungsunterlagen geben und fuhr nach Hause.

Der Papierkram wurde ausgefüllt und abgeschickt. Trotz Westverwandschaft angenommen und zum Arbeitsbeginn nach Rostock gerufen. Noch schnell zur Seetauglichkeitsuntersuchung zum Doktor Bibergeil. Da ich auf meinen eigenen Füßen ins Sprechzimmer kam, wurde ich für seetauglich befunden.

Freie Tage (monatlich und außerdem bei Abgang von Bord ein- zutragen!)						
Die aufklaufende Summe ist stets in die 2. Spalte vorzutragen.						
Monat bzw. Tag	Gesamt Freie Tage	Anspruch im 1. d. Monat			Schiff, Unterschrift, Funktion	
		S	F	X	ges.	
März 1971	163					HK Bismarck
April 1971	163	3	1	-	167	MS „Ronneburg“
Mai 1971	163	5	2	1	171	MS „Ronneburg“
Juni 1971	175	4	-	1	180	MS „Ronneburg“
Juli 1971	182	4	-	1	186	MS „Ronneburg“
August 1971	185	5	-	1	191	MS „Ronneburg“
September 1971	191	2	-	-	193	MS „Ronneburg“
Oktober 1971	193	4	1	1	199	MS „Ronneburg“
November 1971	199	4	-	1	204	MS „Ronneburg“
Dezember 1971	204	4	1	1	210	MS „Ronneburg“
Januar 1972	210	5	1	1	217	MS „Ronneburg“
Februar 1972	217	3	-	-	220	MS „Ronneburg“
März 1972	220	4	1	1	226	MS „Ronneburg“
April 1972	226	5	1	1	233	MS „Ronneburg“
Mai 1972	233	3	-	-	236	MS „Ronneburg“

Freizeitpauschale					
Jahr	Tage	Schiff	abgegolten von	bis	Tage
1971	120	HK Bismarck	12.04.	12.04.	8
April 1972	36	- 175,0	MS „Ronneburg“		
Mai 1972	195	213,0	122,10	MS „Ronneburg“	
Juni 1972	120/10	412,0	124,13	MS „Ronneburg“	
Juli 1972	124/30	413,0	128,10	MS „Ronneburg“	
August 1972	124/60	413,0	131,20	MS „Ronneburg“	
Sept. 1972	133/20	116,0	131,10	MS „Ronneburg“	
Oktober 1972	135/10	316,0	139,00	MS „Ronneburg“	
Nov. 1972	179/0	412,0	143,20	MS „Ronneburg“	
Dez. 1972	143/20	413,0	147,10	MS „Ronneburg“	
Jan. 1973	144/50	413,0	152,20	MS „Ronneburg“	
Febr. 1973	152/10	310	155,10	MS „Ronneburg“	
März 1973	148/10	413	152,10	MS „Ronneburg“	
April 1973	152/10	412	156,10	MS „Ronneburg“	
Mai 1973	156/10	211	159,10	MS „Ronneburg“	

Nachweis über freie Tage (ll.) und arbeitsfreie Tage (re.) aus dem Jahr 1971
 Erläuterung zum Nachweisbuch eines Funkoffiziers Anfang der 1970er-Jahre
 Anspruch an freien Tagen: je ein Tag für S = Sonntage und F = Feiertage, X = für vier Wochen ununterbrochene Tätigkeit an Bord.
 Anspruch an arbeitsfreien Tagen AFT: wöchentliche Berechnung entsprechend der Sonnabendregelung an Land.
 Im Berechnungszeitraum März 1971 bis Mai 1972 Bestand an Freizeitanspruch im Mai 1972: freie Tage 236, arbeitsfreie Tage 159, gesamt 395. Während dieses Zeitraumes wurden lediglich 28 AFT-Tage abgegolten.
 Zusätzlich bestand ein jährlicher Urlaubsanspruch von 23 Tagen plus 2 Tagen Zusatzurlaub wegen gesundheitlicher Beeinträchtigung durch Elektromog. Davon abgegolten im Jahre 1971 18 Tage, 1972 null Tage.

Ab 1974 wurde das Nachweisbuch nicht mehr als Dokument zur Berechnung des Urlaubsanspruchs, der freien Tage und arbeitsfreien Tage sowie deren Abgeltung geführt.

So wurde ich am 24. Juli 1962 als Decksmann auf der DENEBO gemustert. Da befand ich mich nun, von der praktischen Seefahrtsarbeit unbeleckt, im Kollektiv einer festgefügtten, schmutzgelehrten Stammbesatzung. Diese besondere Fähigkeit hatte ich allerdings offiziell nicht mitbekommen. Ich wunderte mich nur, wie die Besatzung speziell in Finnland mit dem Geld um sich schmiss.

Es war eine ungewohnte und harte Arbeit, sozusagen tätig als Hilfsarbeiter für alle möglichen und unmöglichen Aufgaben. Bei Wind und Wetter und gerade im Norden im Bottnischen Meerbusen bis zum finnischen Hafen Oulu bei beißender Kälte. Dazu kam die Seekrankheit. Kurz gesagt, die reinste und letzte Drecksarbeit, die sonst keiner machen wollte. Hier an Bord lernte ich die sowjetischen, schwedischen und finnischen Häfen kennen – und auch die negativsten Seiten der Seefahrt bei einer Monatsheuer von 330 Mark.

Ende 1962 ging diese Zeit zu Ende. Ich stieg auf MS KARL-MARX-STADT auf, eines der berühmten Typ IV-Schiffe. Die Reisen führten nach Kuba und Fernost (Singapore, Vietnam, China, Nordkorea usw.) Hier wurde ich planmäßig und mit Unterstützung zum Matrosen ausgebildet. Wie es sich gehört mit Berichtsheft und Arbeitsberichten, Zwischenprüfung zu allen Arbeiten, praktischer Hauptprüfung und Abschluss als Matrose mit allen notwendigen Zeugnissen (Rettungsbootsmann, Feuerschutzmann). Nun betrug die Monatsheuer 380 Mark.

Wir waren eine gute, junge Truppe. Kapitän Heinrich Schröder zählte 28 Lenze. Er war der Älteste an Bord, also im wahrsten Sinne des Wortes „der Alte“!

Die Fernost-Reise dauerte allerdings 265 Tage und dadurch ließ sich der Antritt zum Studienbeginn 1963 in Wustrow nicht mehr bewerkstelligen. So fuhr ich bis zum September 1964 als Matrose auf MS ODER in der Relation Mittelmeer. Ein recht alter Zossen, Luken mit Scherstöcken und Holzlukendeckel – sogenannte Hand-McGregor! Bei leerem Laderaum war das Herumturnen auf den Scherstöcken eine lebensgefährliche Angelegenheit. Vier bis fünf Persenningslagen drüber, Schalklatten ringsherum, mit Lukenkeilen verkeilt. Dann war im Decksbereich das Schiff seeklar. Man sieht also, nicht nur auf Typ IV-Schiffen musste hart gearbeitet werden.

Da ich im September 1964 sogar mit einer Delegation der DSR zum Studium an der Seefahrtsschule Wustrow antrat, wurde ich problemlos Mitglied der Klasse F1/4. Es begann das lustige Studentenleben – am Abend zu Schröder in die Kneipe, nachmittags zum Kaffeetrinken in den SONNENHOF. Im Sommer weibliche Feriengäste noch und noch, im Winter entstand der Eindruck, dass der FDGB nur noch Urlauber im Rentenalter nach Wustrow schickte. Gelernt wurde trotzdem.

Das letzte halbe Jahr fuhren wir als Seefahrtsschüler auf der J.G.FICHTE nach Kuba und Mexiko. Dass ich einmal sozusagen auch Stichwortgeber für deren Bekanntheit in Funk und Fernsehen werden würde, ahnte ich damals nicht. Vormittags zwei Stunden Unterricht in Funkbetriebskunde, nachmittags zwei Stunden Englischunterricht bei Miss Tippeltown. Dazu praxisbezogene Arbeit im Lehr- und Hauptfunkraum. Dann wurde es ernst. Die Prüfungen in Hören und Geben erfolgten durch die Deutsche Post. Im ersten Anlauf geschafft, ich erhielt das Seefunkzeugnis 2. Klasse Nr.188 und hatte damit mein Ziel erreicht.

Da ich durch meine Matrosenzeit bereits ausreichend Seebeine besaß, brauchte ich keine Zeit als Funkassistent, also unter Aufsicht eines Funkoffiziers, verbringen. Ab als Funkstellenleiter, ohne die Möglichkeit bei Problemen mich an einen Kollegen wenden zu können. Ich hab's überstanden.

So saß ich plötzlich einsam und vollverantwortlich in meiner Funkbude auf dem Motortanker LÜTZKENDORF, nicht zu verwechseln mit dem späteren Großtanker gleichen Namens. Der war nicht nur größer, sondern auch moderner. Nach der Anmusterung erfuhr ich, dass die



MT LÜTZKENDORF (1968)



MT BITTERFELD (1970)

LÜTZKENDORF zum Tankerleichtern auf Reede Wismar eingesetzt werden sollte. Aber man könne das Schiff ja nochmal ins Schwarze Meer nach Novorossiysk schicken. So weit sind wir gerade noch gekommen. Dort auf Reede eingetroffen, fand eine Motorinspektion statt. Ergebnis: Chief Galatzky stellte einen Riss in einer Pleuelstange fest. Beim nächsten Start der Maschine hätte diese sich wahrscheinlich in das Kurbelgehäuse gebohrt.

Laut Hafenordnung musste die Maschine auf Reede seeklar sein. So bekamen wir trotzdem einen Liegeplatz. Da alle Plätze im Frachthafen belegt waren, legten wir an einem Passagierkai an. Ein Posten stand an der Gangway und an der Pier herrschte flotter Publikumsverkehr. Böse Buben beschmierten uns die Bordwand mit Kreidezeichnungen.

Nach einem Monat erreichte uns per Luftfracht von der Bauwerft in Malmö die Pleuelstange. Dann warteten wir noch einige Tage auf den Schwimmkran, der uns diese in den Maschinenraum hievte.

Nach zwei Reisen stieg ich am 24. April 1968 von der LÜTZKENDORF ab und ging in einen längeren Urlaub.

Diese letzten sechs Apriltage spielten in meinem weiteren Leben eine wichtige Rolle. Am 25. April kam ich zu Hause an, am 27. April 1968 war im Nachbardorf Mai-Tanz. Selbstverständlich fand auch ich mich ein. Dort lernte ich meine spätere Frau kennen. Am 17. Januar 1970 stieg ich als Funkstellenleiter auf MT BITTERFELD auf, ein 20.000 tdw Tanker. Eigentlich ein schönes Altbaus Schiff mit einem ruhigen Vorschiff, in dem die Maschine fast nicht zu spüren war. Die Funkerkammer gefiel mir, breite Koje, eine Wandschränkfront aus imitiertem Mahagoniholz, darin eingebaut eine Waschecke mit kaltem und warmem Wasser, Spiegel und was man sonst so braucht. Kurz über den Flur ging's in die Dusche und das WC. Der Funkraum lag nur drei Schritte entfernt. Die Station war mit bewährter, solider Technik ausgestattet.

Vor dem Aufsteigen hatte ich mit der Funkinspektion vereinbart, dass ich nach der Reise in Urlaub gehen konnte. Mein spezieller Urlaubsgrund – ich wollte heiraten – muss wohl auch der Inspektion einleuchtend genug gewesen sein, um mir den Urlaub zuzusichern. Aber zu diesem Zeitpunkt herrschte ein ständiger Mangel an Funkern. Neben dem triftigen Urlaubsgrund Heirat stand in meinem Nachweisbuch zugleich ein Urlaubs- und Freizeitananspruch von 270 Tagen. (Von diesem hohen Anspruch bin ich später nur heruntergekommen, indem ich mir fünf Monatsheuern auszahlen ließ.)

Meine zukünftige Frau wohnte schon seit anderthalb Jahren in meiner kleinen Zwei-Zimmer-Wohnung im Haus meiner Eltern. Sogar verlobt waren wir schon, mit Ring links! Nun



Vermooren am Ölladeplatz Ras Gharib (1964)

sollte eine offizielle Beziehung daraus werden. Außerdem war es auch an der Zeit – ich war 28, meine Frau 27 Jahre alt. Zeit, um unter die Haube zu kommen.

Allerdings besaßen die Reisen auf der BITTERFELD zwei Nachteile. Zum einen handelte es sich um die Reiseroute. Drei Monate lange Reisen ohne Landgang. Wir holten Öl aus dem Golf von Suez. Rund um Afrika herum, höchstens mal bunkern in Durban. Der Suez-Kanal war zu der Zeit durch den Krieg zwischen Ägypten und Israel dicht. An unserem Ölverladeplatz Ras Gharib lag die Öl-Pipeline auf dem Meeresboden, ein dicker Schlauch wurde am Schiffs-Ölstutzen angeflanscht, und das Öl lief aus den an Land stehenden Tanks ins Schiff. Zum anderen hatte Kapitän Heinz Nehmer früher in der Inspektion gearbeitet. Dort arbeitete er die Arbeitsordnung für Tanker aus und setzte diese dementsprechend Punkt für Punkt um. Das bedeutete ein totales Alkoholverbot an Bord. Nur zum Geburtstag wurde der Jubilar in die Kapitänskammer beordert und bekam dort einen Cognac eingeschenkt. Seemann, schau dir diese zwei Punkte genau an und schlussfolgere selbst, wie „gerne“ jemand auf so ein Schiff aufstieg.

Im April 1970 kamen wir dann voll Ladung nach Rostock zurück. Schon während der Rückreise kam mir die Einsicht, dass es nichts mit Urlaub wird. Bei Funkgesprächen unterwegs mit Kollegen wurde mir klar, dass kein Funkoffizier als Vertretung in Rostock bereitstehen würde, trotz meiner Hochzeitsplanung. Auch mit einem kurzen Hafenurlaub klappte es nicht. In Rostock war viel zu viel zu erledigen.

Gezwungenermaßen ging es auf die nächste Reise. Ende Juli lief die BITTERFELD während der Sommerferien wieder in Rostock ein. Meine Gisela kam an Bord. Während ich zur Funkinspektion ging, begann sie die mitgebrachten leeren Koffer mit meinen Utensilien für die gemeinsame Heimreise zu packen. Ich aber ließ mich wieder überzeugen, die nächste Reise an Bord zu bleiben. Die halb gepackten Koffer blieben an Bord zurück, und Gisela fuhr alleine mit dem Nachtzug Rostock – Karl-Marx-Stadt wieder zurück.



Ölladeplatz Wadi Feiran mit Blick zur Halbinsel Sinai (1964)

Ende September war ich wieder aus Ras Gharib zurück. „Wir haben zwar immer noch keine Vertretung, aber Sie fahren in Urlaub!“ So wurde ich im Reederei-Gebäude empfangen. Insgesamt fuhr ich acht Monate an Bord des Tankers ohne einen einzigen freien Tag nehmen zu können. Die BITTERFELD musste nach dem Löschen auf Reede gelegt werden und verblieb dort, wie ich später erfuhr, vier Tage. Dann wurde doch noch ein Funker gefunden.

Der Oktober wurde für die Hochzeitsvorbereitungen gebraucht. Am 31. Oktober 1970 war dann der große Tag. Endlich steckten die Ringe rechts. Zum Glück lässt sich unser Hochzeitstag nicht so leicht vergessen. Das Datum ist im Land Sachsen offizieller Feiertag – der Reformationstag.

Die Abteilung Soziale Betreuung der Reederei schickte ein Glückwunsch-Telegramm und zwei Tage später bekam ich von der Arbeitskräftelenkung ein Abruftelegramm. Auf welchen Dampfer ich aufsteigen sollte, weiß ich nicht mehr. Ein erboster Anruf nach Rostock ergab, dass es ein Irrtum gewesen sei. Bereits im April 1971 konnte ich meine Frau das erste Mal mit auf Reise nehmen, mit der MANSFELD nach Kuba.

Wie diese Story ihren weiteren Weg in die TV-Serie gefunden hat, vermag ich nicht zu sagen. Mit der DVD-Reihe „Zur See“ lassen sich auch nach Jahren die Erinnerungen daran immer wieder zurückholen.

Mit Motortanker SCHWEDT ins Schwarze Meer

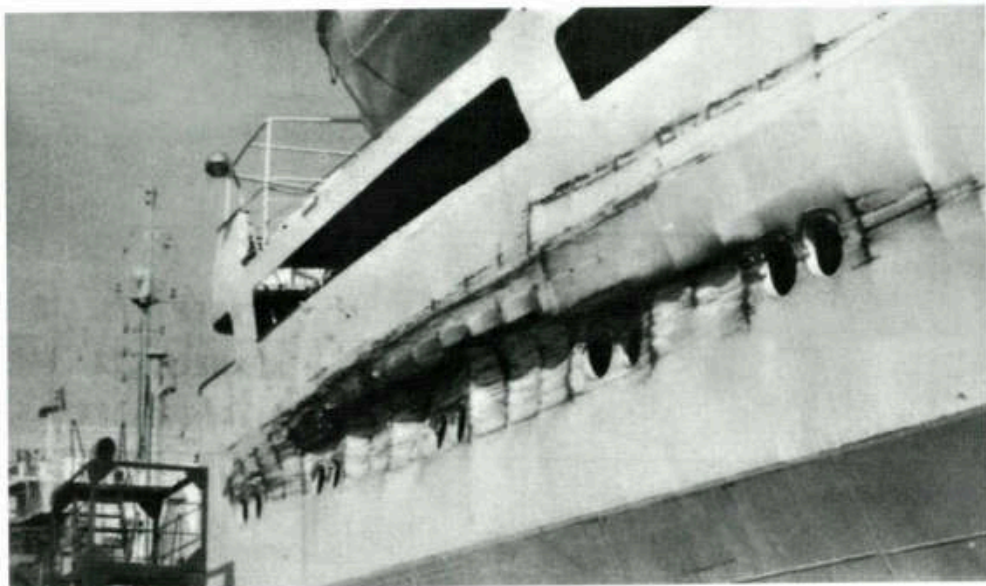
Nach meinem Abmustern vom Dampfer ERNST MORITZ ARNDT, kurz EMA genannt, am 11. Januar 1964 erhielt ich Ende des Monats die Aufforderung, am 10. Februar ab Berlin nach Belgrad zu fliegen, um als Matrose auf den Motortanker SCHWEDT (I) aufzusteigen, der noch bis Ende Februar in der Werft in Rijeka liegen würde.

Ursprünglich hatte ich Tischler gelernt und mich an Bord schon so weit qualifiziert. Am 6. Februar holte ich mir in Rostock die Papiere für den Flug nach Jugoslawien ab. Neben dem Flugticket wurden fünf Dollar Reisegeld übergeben, das beantragte Visum lag aber noch nicht vor. Die Maschine mache in Budapest einen Zwischenstopp und dort komme ein Vertreter der Botschaft an Bord und kläre die Sache. Nur leider kam er nicht.

Man ließ uns also ohne Visum nach Belgrad weiterfliegen, zu unserem Erstaunen und dem des Restes der Passagiere, die das Dilemma natürlich mitbekommen hatten, in dem wir steckten. Nach der Landung hieß es dann Schluss mit lustig. Die Behörden blätterten in unseren Seefahrtsbüchern, ein Visum konnten sie nicht finden. Also ging es erst einmal in eine polizeiliche Verwahranstalt, um nicht zu sagen, in den Knast. Gegen Abend erschien ein Ehepaar aus der Botschaft der DDR. Sie entschuldigten sich und erklärten, Matrose Sch. und meine Wenigkeit müssten die kommende Nacht im Hotel BEOGRAD übernachten. Morgen würde dann der Behördengang erfolgen. Essen und Getränke, die wir von unseren fünf Dollar allein nicht bestreiten konnten, würden übernommen. Wir glaubten, damit meine der gute Mann die Übernahme durch die Botschaft. Also ging es frisch geduscht ins Hotelrestaurant, in dem wir es uns gut gehen ließen. Dort wurde es spät, sehr spät. Am nächsten Morgen bezahlte der Botschaftssekretär unsere Hotelrechnung mit den Worten: „Schlecht gelebt haben Sie ja nicht.“ Dummerweise ging die Rechnung an die DSR, aber die hat sie stillschweigend beglichen und nicht auf unser zukünftiges Devisenguthaben angerechnet. Die Behörden stellten schließlich das Visum aus, wir erhielten eine Fahrkarte für den Zug nach Rijeka, eine knochentrockene Wurst und etwas Brot. Die Fahrt dauerte immerhin elf Stunden auf Holzsitzen mit Gestank von Knoblauch und dem Duft von Slivowitz.



MT SCHWEDT im Rostocker Ölhafen (1966)



MT SCHWEDT, Achterschiff nach Kollision

In der Werft angekommen, fanden wir eine super Truppe vor, sodass sich die Zeit bestens bei Besuchen diverser Vergnügungsstätten wie BLAUE ADRIA oder BONAVIA überstehen ließ. Freitags kam ein Vertreter der Werft in unser Hotel und verteilte Schnapsflaschen, die er in einem Koffer mitbrachte. Es sollte ja nicht auffallen. Mithin wurde über den Rest der Wertzeit gut gearbeitet, aber auch froh gefeiert.

Anfang Mai 1965 erhielten wir die Order, den Ladehafen Batumi anzulaufen. Am 22. Mai befand sich die SCHWEDT im Ballast auslaufend Bosporus im Schwarzen Meer Richtung Sowjetunion. Dicker Nebel empfing uns, sodass Nebelwache wie vorgeschrieben gegangen werden musste. Doppelwache mit Ausguck auf der Back und ein Mann am Handruder. So gegen Mitternacht, wir feierten den Geburtstag des I. Stewards, hörten wir die Nebelsignale der SCHWEDT und auch die eines anderen Schiffes als es knallte. Wir waren an der Backbordseite Achterschiff gerammt worden. Der Verursacher kümmerte sich nicht weiter um uns und verschwand im Nebel. Namen und Heimathafen hatten wir allerdings erkannt, sodass er bei Einlaufen in den Bosporus festgehalten werden konnte. Es handelte sich um den jugoslawischen Dampfer DUBRAVA. Für die bereits Schlafenden gab es ein wörtlich böses Erwachen. Das Bersten von Stahl hört sich grauslich an und die verschmorte Farbe stank gewaltig. Der Zustand der Kammern hatte sich auch zum Schlechten hin verändert. Einer der dortigen Bewohner hatte besonderes Glück, weil er kurz vor der Kollision die Möwen gefüttert hatte, sprich seinen Magen entleerte, weiß Gott nicht durch eine schwere See. Er hatte dazu seinen Kopf aus dem Bullauge gesteckt, an dem kurz darauf der Kollisionsgegner entlangschrammte.

Eine Kollision einige Meter weiter Richtung Vorschiff hätte einen Tank treffen können mit Gefahr einer Explosion, denn die ist auf Tankern im Ballast besonders groß.

Also ab in die Werft nach Odessa. Dort erwartete uns die nächste Überraschung. Als wir morgens aufwachten, bemerkte jeder den Benzingestank und plötzlich brannte das gesamte Hafenbecken, verursacht durch einen norwegischen Tanker. Von dessen Besatzung wurde ein verkehrtes Ventil geöffnet, sodass Flugzeugbenzin ins Hafenbecken lief. Die SCHWEDT im Inferno mittendrin, das Schiff noch nicht entgast. Vor dem Fiasko bewahrte uns lediglich



Einstiegluke auf dem Tankdeck, MT SCHWEDT

Wasser an Deck, um die Außenhaut zu kühlen. Mit den veralteten Feuerlöschbooten der Sowjets ließ sich kein Staat machen.

Während der dortigen Liegezeit feierte Odessa ein Stadtfest oberhalb der Potemkinschen Treppe mit ihren 192 Stufen. Während einer Life-Übertragung im TV wurden wir als Gäste der Stadt begrüßt. Reichlich Getränke aller Art flossen, natürlich auch der berühmte Krimsekt. Am Ende glaubte ich, alle Einwohner der Stadt seien betrunken gewesen. Heute fragt sich der Seemann, warum dieses friedliche Miteinander aus nationalistischen Gründen so brutal zerstört worden ist.

Zum Stadtgespräch gehörte damals auch eine Affäre um den US-amerikanischen Getreidebulker MANHATTAN. Dieses Schiff musste wegen seines Tiefgangs auf Innenreedere mittels Schuten während einer längeren Liegezeit geleichtert werden. Der Proviant ging zur Neige, auch die Kartoffeln. Nach deren Lieferung besah sich der Kapitän die Erdäpfel und fällte das Urteil, das seien Kartoffeln für die Schweine, die kein Amerikaner esse. Er ließ sie außenbord kippen. In der örtlichen Presse

gab es einen Aufschrei, doch im Interclub wurde sein Handeln durch die Seeleute gefeiert. Wahrscheinlich hatten schon andere einschlägige Erfahrungen gemacht.

Wir verließen die Werft in Odessa und nahmen Kurs auf Batumi, um weiße Ware zu übernehmen, das heißt Benzin. Mit dieser Benzinladung befanden wir uns im Mittelmeer auf Heimreise, als uns ein Entgegenkommer ein Signal gab, dass unser Schornstein brenne. Das Schiff voll Benzin und der Wind kam von achtern! Alles was an Feuerlöschern zur Verfügung stand wurde herbeigeholt und deren Inhalte landeten im Schornstein. Das Feuer konnte gelöscht werden, aber der Schreck war groß. Auf der Brücke, wie sagt man so schön, hatte man gepennt.

Schließlich erreichte das Schiff die Straße von Gibraltar. Jeder, der jemals dort durchgefahren ist, kennt den regen Schiffsverkehr, die Strömung und weitere Gefahren. Es war während einer 20-24 Wache bei Dunkelheit. Der Matrose B. und ich steuerten die SCHWEDT selbständig durch die Straße, einer am Ruder, einer am Ausguck. Alles ging gut! Der III. Offizier konnte aus speziellen Gründen seine Wache nicht ausfüllen, er befand sich gewissermaßen „out of order“. Durch unser Handeln brachten wir ihn deshalb nicht in Bedrängnis und ersparten ihm und uns großen Ärger. Ansonsten schätzten wir ihn als guten Seemann. Beim Untergang des Motortankers BÖHLEN fand er als deren Kapitän leider elf Jahre später den Seemannsod.

Auf Höhe Lissabon gab das Radargerät auf der Brücke seinen Geist für immer auf. Ein ungutes Gefühl bei Nebel, schwerer See, Nachtfahrt mit schlechter Sicht und den Bauch voll Benzin schlich sich ein. Doch wir machten wohlbehalten an der Ölpier in Wismar fest. Dort hätte es uns fast noch erwischt.

Der Löschbetrieb lief. Ein Neuaufsteiger im Lodenmantel kam aus der Milchbar von Muttchen. Jeder Seemann, der mit seinem Schiff Wismar anlief, kannte Muttchen. Er hatte bei ihr

sichtlich zu viele „Weiße Träume“ genossen. Wir, die Wache hatten, saßen Achterkante Brücke zusammen mit Kapitän Niemeyer. Der Neuaufsteiger verließ den vorgeschriebenen Weg zu den Aufbauten und betrat das Tankdeck. Dort ging er zu einer Einstiegs Luke. Das Schauloch oben auf der Luke, versehen mit einem Sieb, stand offen. Bei dem Löschen der Ladung entsteht ein Sog und nun hielt der Knabe ein Feuerzeug in der Hand, wedelte damit und sagte: „Kapitän, eine Kiste Bier.“ Wir hielten den Atem an. Kapitän Niemeyer antwortete: „Jungchen, geh in deine Kammer, der Steward bringt dir die Kiste.“ Er hatte sich noch keine zehn Meter von der Luke entfernt, da hatten wir ihn geschnappt und an Land gebracht. Für ihn war die Seefahrt beendet und wir mit dem Schrecken davongekommen.

Das hatte gereicht! Absteigen, Urlaub!

Noch ein Schmankerl zum Schluss: Von Bord hatte ich eine günstige Beurteilung erhalten, in der meine Delegation zur theoretischen Matrosenprüfung befürwortet wurde. So besuchte ich nach den Urlaubstagen einen Vollmatrosenlehrgang in Rerik. Auch das war eine schöne Zeit, denn so richtig ernst nahm den Unterricht wohl keiner. Wir hatten ja immerhin schon mal einen Beruf erlernt. Dann kam der 19. Januar 1965 und mit ihm die Zeugnisausgabe. Und nun der Hammer! Ich musste erst zum Friseur, um meine Beatles-Frisur abschneiden zu lassen. Erst danach erhielt ich mein Facharbeiterzeugnis. Der Leiter der Schule sagte zu mir: „Für einen sozialistischen Menschen gehört es sich nicht, solch eine Frisur zu tragen.“ Was sich doch manche Menschen anmaßen. Da ich die Seefahrt liebte, musste ich mit Wut im Bauch nachgeben. Dabei sollte es eigentlich heißen, niemanden interessieren es, was die Jugend auf dem Kopf trägt, sondern was sie im Kopf hat.

Klaus Ammersdörfer

Kein Witz

1976 lagen wir im Holzhafen von Wismar, um Pkw der Marke WARTBURG als Transitladung nach London zu bringen. Von dort sollten sie mit einem „Fels“-Dampfer der Bremer HANSA-Reederei nach Nikaragua befördert werden. Doch vorerst durften wir nicht auslaufen, weil uns der „3. Mann zum Skat“ fehlte. (Eine Parteigruppe gehörte an Bord und die musste aus mindestens drei Genossen bestehen.) Schließlich bekamen wir zügig einen Mann von einem „Vogel-Framo“ (SPERBER, BUSSARD, FALKE o.ä.) ausgeliehen. Dieser war derartig gesprächig, dass nie Langeweile auf der Brücke aufkam. Bald kannten wir sein gesamtes Familienleben. Seine Frau arbeitete als Lehrausbilderin bei ORWO Wolfen. Sie hatte dort etliche kubanische „Lehrlinge“ unter ihren Fittichen.

Plötzlich traf ein Telegramm von Rügen Radio ein. Die erwartete Geburt des Nachwuchses war schon vor dem errechneten Termin eingetreten. Nun wollte der gute Mann früher als geplant absteigen. Mit der Arbeitskräfte lenkung, Herrn Baranowski, wurde vereinbart, ihn auf Reede abzulösen.

Mein Onkel in Bitterfeld war Taxifahrer und erzählte mir später einmal, dass er einen aufgelösten Seemann in seinem Taxi befördert habe, der völlig durch den Wind war. Sein Neugeborenes sei schwarz gewesen, das habe man bestimmt verwechselt. Aber er wollte seine Frau trotzdem behalten, wie eben Seeleute so sind.

Allerdings konnte die Lehrausbilderin die Schmach nicht ertragen und ist mit ihrem Kubaner nach Rostock (!) gezogen. Der arme Kerl wurde sein Seefahrtsbuch los und soll zuletzt im Petrochemischen Kombinat in Schwedt gesehen worden sein.

Merke: Das bunte Publikum in der Kröpeliner Straße ist mitnichten ein Indiz für die Untreue Rostocker Seemannsfrauen. Es handelt sich um Zugezogene aus dem Lande Sonstwoher.

Der Stapellauf des GTMS FRITZ HECKERT

Am 11. Januar 1991 wurde in der BERLINER ZEITUNG (BZ) die Mitteilung des Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienstes (ADN) verbreitet, dass das ehemalige Urlauberschiff FRITZ HECKERT für eine Million Mark an eine in Hamburg ansässige Stahlbaufirma veräußert worden sei. Nach dem Umbau zu einem Hotel solle es in Abu Dhabi im Persischen Golf vor Anker gehen.



Rund dreißig Jahre zuvor, am 17. April 1961, vermeldete die Presse, dass hunderte Menschen zum Liegeplatz der FRITZ HECKERT am Ostkai des Wismarer Hafens strömten, um die vorfristige Indienststellung des Schiffes und gleichzeitig den kühnen Weltraumflug des sowjetischen Kosmonauten Juri Gagarin am 12. April zu feiern. Während in Westdeutschland die Erbauer solcher Schiffe nicht in den Genuss einer herrlichen Seereise kämen, würden im Jahre 1961 15.150 Werktätige ihren Urlaub auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT und der FRITZ HECKERT erleben und fremde Länder und Städte kennenlernen. Diese Voraussage konnte infolge der Errichtung des „antifaschistischen Schutzwalls“ wenige Wochen später nur noch eingeschränkt in Erfüllung gehen. Und nach nur rund zehn Jahren Fahrtzeit erfolgte die Außerdienststellung des Schiffes. Im Mai 1971 konnte das Fahrgastschiff dann als Auflieger im Rostocker Stadthafen bewundert werden. Danach diente das Schiff ab Juli 1971 im Westhafen von Wismar u. a. als Ort für die Durchführung von Einstellungslehrgängen bei der DSR. Das Schiff mit seiner weiterhin wechselvollen Geschichte lag dann seit April 1972 im Stralsunder Hafen, zuletzt als Wohnschiff für die Erbauer des Kernkraftwerkes Greifswald/Lubmin. Die sogenannte Wende kam, ein Verkauf durch die VARIO-Service GmbH, neu geschaffene Tochter des Kernkraftwerkes, im Januar 1991 war unausweichlich geworden, da die Nachnutzung als gastronomische Einrichtung scheiterte und die Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft der Stadt Stralsund die Liegeplatzgebühren um das Zehnfache auf 624 000 Mark angehoben hatte. Im Februar 1992 kam das Schiff im Schlepp in Dubai an und wurde ab März 1999 in Mumbai (Bombay) verschrottet.



Das Seefahrtgastschiff „Fritz Heckert“ wurde am 28. April in Stralsund in die Nähe der Volkswerft geschleppt, um den Jugendlichen des FDJ-Freundschaftsobjektes Schiffbau ab 2. Mai als schwimmendes Wohnheim zur Verfügung zu stehen. Foto: ZB/Herbst

aus „Voll Voraus“ (04/1972)

Dabei begann alles so vielversprechend, als das Schiff am 25. Juni 1960 auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar vom Stapel lief. Bei dem Neubau handelte sich um das erste und letzte in der DDR gebaute „Urlauberschiff“. Ein knappes Jahr später solle es in Dienst gestellt werden und mit nahezu 400 Urlaubern an Bord zu seiner ersten Fahrt auslaufen, hieß es optimistisch. Die Gewerkschaftszeitung TRIBÜNE berichtete von hunderten Werk-tätigen, welche die festlich geschmückte Helling säumten. Von denen sollten einige Vorwitzer beim Stapellauf nass werden, die das Ereignis aus nächster Nähe sehen wollten, wurde allen Lesern mitgeteilt, um die Begeisterung auf sie zu übertragen.

Der Schiffsrumpf ragte hochauf unter der gewaltigen Kabelkrananlage. Der Parteisekretär der Werft begrüßte die zahlreichen Ehrengäste, bevor der stellvertretende Vorsitzende des FDGB-Bundesvorstandes, Walter Buchheim, das Wort ergriff und eine Ansprache hielt, die in ebendieser Zeitung am 27. Juni 1960 veröffentlicht wurde. Ihr Inhalt wirft ein bezeichnendes Licht auf die ständige, erbitterte Klassenauseinandersetzung jener Tage mit dem imperialistischen westdeutschen Separatstaat unter amerikanischer Bevormundung. Ein Beleg dafür, dass der Alltag nicht erst heute von Ideologie durchsetzt wird. Er führte u. a. aus:

„Die Ergebnisse eurer Arbeit sind ein großer Beitrag zur Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe, im Kampf um die Einholung und Überholung Westdeutschlands, im Kampf um die Erhaltung des Friedens und der nationalen Wiedergeburt Deutschlands.

Das wissen auch unsere Gegner. Weil ihre Existenz einzig und allein auf der Spaltung Deutschlands basiert, versuchen sie solange wie möglich die Spaltung Deutschlands auf-

recht zu erhalten. Sie lehnen jegliche Verständigung mit der DDR ab, sind gegen einen Friedensvertrag und gegen jegliche Entspannung. Dazu gehört natürlich auch ihre Hetze gegen unseren Arbeiter-und-Bauern-Staat. Hysterisch schreien sie: Die Sache mit den Urlauberschiffen, das ist alles kommunistische Propaganda!

Wir streiten nicht ab, daß der Bau von Urlauberschiffen in der DDR



eine große propagandistische Wirkung auf die Arbeiterklasse Westdeutschlands hat. Das ist gut so; darüber sind wir gar nicht böse.

Aber weshalb sind denn die 8000 Millionäre in Westdeutschland über diese konkrete Propaganda so erbost? In der Bundesrepublik, im Staate der sogenannten ‚Sozialpartnerschaft‘ müßte es doch für sie ein leichtes sein, ebensolche Propaganda zu machen. Sie brauchten doch nur in ihren Geldsack zu greifen und Urlauberschiffe für die Werk-tätigen zu bauen. Wir halten sie davon nicht ab. Im Gegenteil, wir würden solche Maßnahmen, die im Interesse der Werk-tätigen Westdeutschlands liegen, begrüßen. (...)



Wunschtraum

Irgendwann einmal eine Weltreise unternehmen – davon träumt die Frau eines Hobbymodellbauers. Er kann ihr zwar den Wunsch nicht erfüllen, bestellt dafür aber Ende der 1970er Jahre das Abbild des Urlauberschiffes „Fritz Heckert“. Die Farben sind nicht originalgetreu, als Vorlagen dienen vermutlich Schwarz-Weiß-Fotos. Die „Fritz Heckert“ fährt bis 1969 für den FDGB, den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund. Vor allem „verdiente Werktätige“ gehen an Bord.

Modell der FRITZ HECKERT im Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig (2022)

Zur gleichen Zeit, wo wir Erfolg um Erfolg und Sieg um Sieg auf die roten Fahnen der Arbeiterklasse heften können, unternehmen die westdeutschen Imperialisten und Militaristen alles, um die Atomausrüstung voranzutreiben. Wir geben zu: Atomkanonen haben natürlich auf die Werktätigen nicht eine solche propagandistische Wirkung wie Urlauberschiffe.

Urlauberschiffe bedeuten Erhöhung des Wohlstandes und des Reichtums der Werktätigen – während Atomkanonen, Raketenabschussbasen und Spionageflugzeuge zwangsläufig den Lebensstandard der Werktätigen ständig verschlechtern. Eine atomare Ausrüstung verschluckt bekanntlich unzählige Milliarden.

In der Tat, es gibt täglich genügend Beweise, wie die ungeheuren Rüstungslasten auf die Werktätigen Westdeutschlands abgewälzt werden. Angefangen vom ständigen Klettern der Preise für Lebensmittel- und Industriewaren, der Mietpreiserhöhung, die vor einigen Tagen im Bundestag durchgepeitscht wurde, bis zur Umwandlung der Krankenkassen in Kriegskassen für Adenauer und Strauß, entlarvt sich die sogenannte ‚Sozialpartnerschaft‘ als der größte Betrug aller Zeiten. Sie wollen damit die arbeitenden Menschen irreführen und sie von ihren ureigensten Aufgaben ablenken.“

Am Ende dieser klassenkämpferischen Festrede mit hellseherischen Elementen ins neue Jahrtausend, der die Werktätigen aus alter Gewohnheit nach dem „Hier rein – da raus“-Prinzip folgten, wurde das Schiff von Wilma Heckert getauft, der Gemahlin des 1936 im Exil verstorbenen Kommunisten und Politikers Fritz Heckert, 1923 kurzzeitig Wirtschaftsminister in Sachsen.

Zugleich informierte NEUES DEUTSCHLAND an diesem Tage: „Wen könnte nicht die Entwicklung unserer Hochseeflotte begeistern? Sie soll bis Ende 1965 eine Tonnage von fast 500 000 tdw erreichen. 20 moderne Mehrzweckfrachter von 10 000 bzw. 7 500 tdw werden unter der Flagge unseres Staates die Weltmeere befahren und etwa 40 Prozent der über See gehenden Außenhandelsgüter der DDR transportieren.“

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass in Nachfolge der ab 1964 von der DSR bereederten FRITZ HECKERT, bei wesentlicher Beteiligung deren ehemaliger Angehöriger, mit den AIDA-Schiffen nach 1990 ein Konzept entwickelt wurde, das es nicht nur den inzwischen von 8 000 auf eine Zahl von 1 500 000 (2021) Millionären ermöglicht, zu erschwinglichen Preisen eine Kreuzfahrt in viele Destinations dieser Erde zu unternehmen.

Und noch eines: Die Rede des Genossen Buchheim verdeutlicht einmal mehr, dass die Seefahrt bei der DSR mehr als anderswo von der Politik bestimmt wurde, in den Zeiten des Kalten Krieges sowieso und bei kriegerischen Auseinandersetzungen rund um den Globus (z.B. Vietnam, Chile, Angola) erst recht. Das führte bei Seeleuten der DSR zu Einsichten, verursachte Bewusstsein und so kollidieren oft ihre Erinnerungen mit dem aktuellen Weltgeschehen. Darum besitzen DSR-Seefahrer eine eigene Meinung, die nicht immer mit der in den Redaktionen von Presse, Funk und Fernsehen übereinstimmen muss.

Die Jungfernfahrt des Urlauberschiffes FRITZ HECKERT

Nachdem das Urlauberschiff FRITZ HECKERT am 25. Juni 1960 unter großer publizistischer Anteilnahme in Wismar vom Stapel gelaufen war, meldete das Zentralorgan NEUES DEUTSCHLAND am 13. November 1960 den Beginn von dessen Endmontage am Ausrüstungskai der dortigen Mathias-Thesen-Werft.

Mitte Dezember 1960 zeichnete sich bereits ab, dass der Termin der Indienststellung des Schiffes am 1. Mai des Folgejahres nicht nur eingehalten, sondern das Schiff sogar vorfristig an den FDGB übergeben werden könnte. Der 15. April 1961 wurde als neuer Termin genannt, um die Jungfernfahrt des Schiffes publikumswirksam schon am Feiertag der Werktätigen zu starten. Vom Stapellauf des Schiffes bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich viel getan. Im November waren zwei Hilfsdiesel sowie die beiden Hauptmaschinen zu je 2 000 PS, beide Getriebe und beide Gasturbinen zu je 3 000 PS installiert worden. Zwei weitere Hilfsdiesel von SKL (Schwermaschinenbau Karl Liebknecht in Magdeburg) warteten auf ihren Einbau. Durch den Dampfkesselbau Hohenthurm erfolgte zeitgleich die Endmontage der Hilfskessel, um noch vor dem Jahreswechsel mit der Erprobung der Gaserzeuger zu beginnen. Der Einbau der Niedergänge und der Fenster vom Oberdeck bis Brückendeck hatte begonnen. Ende Februar würde nach diesem Plan die FRITZ HECKERT ihre erste Probefahrt unternehmen können. Um diesen Termin zu halten, begannen „Rote Brigaden“, zehn Jahre später in Italien unter dem Namen Brigade Rosse als kommunistische Terrororganisation gefürchtet, aus der Volkswerft Stralsund und der Warnowwerft auf der Mathias-Thesen-Werft sozialistische Hilfe zu leisten. Eine weitere „Rote Brigade“ aus der Rostocker Neptun-Werft arbeitete in einem der Decks am Aufstellen der Zwischenwände. Durch Kollegen der Volkswerft Stralsund wurde das Holz des Bootsdecks verlegt. Mitarbeiter der Elbwerft Boizenburg waren mit Entrostungs- und Konservierungsarbeiten beschäftigt. Vom kreisgeleiteten VEB (K) Ausbau Bitterfeld wurden ebenfalls noch Arbeiten ausgeführt. Alle Zuliefererbetriebe, von denen die Einhaltung der vorfristigen Indienststellung abhing, waren aufgefordert worden, ihren Lieferverpflichtungen termingerecht nachzukommen. Und das taten sie auch, angetrieben vom großen propagandistischen Aufwand mit dem der Bau des Schiffes begleitet wurde. Bis Jahresende 1960 wurden 10 000 Verpflichtungen der vielfältigsten Art aus Betrieben und Kreisen der Bevölkerung für die Fertigstellung des Schiffes abgegeben. 16 Millionen Deutsche Mark (Ost) waren auf das Spendenkonto bei der Deutschen Notenbank eingezahlt worden. Außerdem wurde eine Urlauberschiff-Lotterie vom FDGB ins Leben gerufen, die bisher größte ihrer Art in der Republik. Die zu gewinnenden Sachwerte reichten vom PKW WARTBURG, Mopeds SR II und Transistorradio STERNCHEN bis zu einem Bildband über die Volksrepublik China.

Bereits im Februar 1960 hatte das Präsidium des Bundesvorstandes des FDGB einen Beschluss über die Finanzierung der Fahrten auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT und der noch zu bauenden FRITZ HECKERT gefasst. Unter den gegebenen Voraussetzungen zur Bewilligung einesurlaubes an Bord, wie hervorragende Leistungen als Rationalisatoren, Erfinder oder Neuerer in der Produktion, zahlten FDGB-Mitglieder auf dessen Grundlage für eine 12-Tagereise 220 DM, für eine solche von 14 Tagen 250 DM und 15 Tagen 270 DM, mithin zwischen 18 und 30 Mark pro Tag. Nicht gewerkschaftlich organisierte Familienangehörige zahlten zwischen 440 und 540 DM. Die Selbstkosten für eine 12-Tagereise betrugen 1150 Mark, für eine 15-Tagereise einschließlich der Flugkosten (nach Havanna oder von dort zurück) 1650 DM. Der Differenzbetrag wurde aus dem Betriebsprämienfonds und der



aus Prospekt Reisebüro der DDR (1968)

Gewerkschaftskasse des Beschäftigungsbetriebes entrichtet. Betriebe, die diesen Zuschuss nicht aufbringen konnten, erhielten das Geld auf Antrag und nach Prüfung von den Kreisvorständen der Gewerkschaft.

Was war die FRITZ HECKERT für ein Schiff, auf dem die glücklichen Auserwählten eine derart preiswerte Seereise erleben durften? Der 141 Meter lange „Ferienpalast“ bei einer Breite mittschiffs von 17,6 m und 5,5 m Tiefgang besaß als herausragendes Merkmal eine besondere Antriebsart mit dem Kürzel GTMS – Gasturbinenmotorschiff –, einer Kombination von Dieselmotor und Gasturbine. Als Zweischraubenvolldecker konzipiert befanden sich im Maschinenraum zwei Dieselmotoren von je 2300 PS aus dem Dieselmotorenwerk Rostock, konkret aus zwei einfachwirkenden, direktumsteuerbaren Zweitakt-Schiffsdieselmotoren in Tauchkolbenbauart mit Spülluftkreiselpumpe sowie zwei Gasturbinen. Aus sechs Gasern wurde das Gas mit 470 Grad Celsius auf die zwei Turbinen geleitet, jeweils mit einer Leistung von 2700 PS. Motoren und Turbinen konnten über ein gemeinsames Getriebe gefahren werden. Dann sollte das Schiff mit seinen insgesamt rund 10000 PS eine Geschwindigkeit von 19 Knoten erreichen. Kurioserweise wurde diese „hohe“ Geschwindigkeit damit begründet, dass die Urlauber dadurch schneller durch die unwirtliche Biscaya kämen und sich infolgedessen ihr Urlaub im sonnigen Mittelmeer verlängere. Alles in allen entsprache der Schiffskörper mit seiner eleganten Stromlinienform samt durchlaufendem Aufbau dem neuesten Stand der Schiffbautechnik, wurde verkündet und zugleich versichert, dass das Schiff auf Jahre hinaus zu den modernsten Typen seiner Klasse gehöre.

Wenn es in der Biscaya ordentlich steamte und sich niemand an Deck traute, konnten die Urlauber ihre Zeit an Bord in verschiedenen Einrichtungen genießen – falls ihnen der Sinn noch danach stand und sie nicht lieber ihre Koje als Aufenthaltsort vorzogen, wenn die Gischt über die Decks wehte. Über 150 Besatzungsmitglieder bemühten sich dann um das Wohl der seekranken Feriengäste, und das auch bei schönstem Mützenwetter. Die im Datenblatt aufgeführten 188 Kojen für die Crew verteilten sich auf 34 Ein-Mann-Kammern, 44 Zwei-Mann-Kammern, 2 Drei-Mann-Kammern und 15 Vier-Mann-Kammern.

Die 361 Passagierplätze teilten sich laut Datenblatt auf in insgesamt 151 Kabinen, 33 für drei Personen und 13 für vier Personen. In den übrigen wurden zwei Fahrgäste untergebracht. 66 davon waren Innenkabinen ohne Tageslicht. Die Konstrukteure gingen zur Rechtfertigung vor der Öffentlichkeit davon aus, dass deren Insassen sich die wenigste Zeit dort aufhalten



tages programm

Freitag

11.

 September
 1970

Liebe Gäste!
 In Tallinn, der Hauptstadt der Estnischen SSR,
 wünschen wir Ihnen einen angenehmen Aufenthalt
 und viele schöne Eindrücke.

7:00 Uhr Wir erreichen den Hafen von Tallinn
 Bei der Poststelle erhalten Sie gegen 8:00 Uhr die angemeldeten Rubel (Abend
 über den Bordfunk)

7:30 Uhr Wecken mit Musik
 FRIEDRICH HECKERT im Speisesaal (1. Essengruppe)

8:30 Uhr FRIEDRICH HECKERT im Speisesaal (2. Essengruppe)

9:00 Uhr Abfahrt der Busse zur Rundfahrt nach Tallinn
 Gäste der 1. Essengruppe: Bus 1-6

9:15 Uhr Abfahrt der Busse zur Rundfahrt nach Tallinn
 Gäste der 2. Essengruppe: Bus 7-12

13:00 Uhr Mittagessen im Speisesaal (1. Essengruppe)

14:00 Uhr Mittagessen im Speisesaal (2. Essengruppe)
 Am Nachmittag haben Sie Landgang

19:00 Uhr Landgangsgesellschaft
 Zu diesem Zeitpunkt bitten wir Sie wieder an Bord zu sein
 Beim letzten Betreten des Schiffes geben Sie bitte den Personalausweis
 in der Kasse ab

19:00 Uhr ABENDESSEN im Speisesaal (1. Essengruppe)

20:00 Uhr ABENDESSEN im Speisesaal (2. Essengruppe)

20:30 Uhr Wir verlassen den Hafen von Tallinn
 Tans im Salon mit dem Unesco-Quartett

Wir wünschen Ihnen zur Nacht eine angenehme Ruhe!

und diesen Nachteil verschmerzen würden. Alle Kabinen waren wohnlich möbliert und verfügten über Radio und Telefon. Bei der Ausstattung aller Räumlichkeiten wurden die neuesten Erzeugnisse aus der chemischen Industrie der Republik verwendet. Alle Trennwände bestanden aus nicht brennbaren Asbestfaserplatten der Marke NEPTUNIT. Diese waren mit farbenprächtigen Folien verschiedensten Materials verkleidet. In den Salons standen mit Schaumgummi weich gepolsterte Sessel; Gardinen und Portieren waren aus schwer entflammaren Stoffen hergestellt worden.

Der Speisesaal bot 200 Personen Platz. Ein 240 m² großer Salon dien-

te als Tanzboden oder für andere Veranstaltungen, falls es die Urlauber nicht vorzogen auf dem Promenadendeck im Liegestuhl Seeluft und Sonne zu genießen, die Bibliothek mit 1600 Bänden oder das Bordkino aufzusuchen, sich an den Bars zu vergnügen oder durch die lichtdurchflutete, chromblitzende Ladenstraße zu bummeln.

Die beiden Schwimmbecken, ein Salzwasserschwimmbecken 6 Meter mal 3,5 Meter achtern am Oberdeck und ein gekacheltes Schwimmbad im Vorschiff Deck 4 von 8 Meter mal 4 Meter, luden zum Baden ein. Für die Sicherheit im Havariefalle sorgten acht Rettungsboote für insgesamt 730 Personen und zwölf Rettungsflöße. Abschließend sei bemerkt, dass Daten in den entsprechenden Publikationen teils unterschiedlich angegeben wurden.

Das Schiff stand bei seiner ersten Reise unter dem Kommando von Kapitän Willi Leidig. In den ersten Maitagen 1961 bekamen die Funkoffiziere der FRITZ HECKERT nach dem



Willi Leidig war Kapitän auf der „Fritz Heckert“.

Auslaufen viel zu tun. Jeder der auserwählten Passagiere wollte von der Jungfernfahrt des Schiffes aus der Ostsee Verwandte und Bekannte, Genossen und Kollegen sowie deren weibliche Pendants grüßen. Am Vorabend des 1. Mai waren die Auserlesenen im Hafen von Wismar an Bord gegangen, beeindruckt von diesem schneeweiß glänzenden, formvollendeten schönen Urlauberschiff. Der FDGB-Bundesvorstand, Abteilung Feriendienst, der alle Leistungen vom Betreten des Schiffes bis zu dessen Verlassen erbrachte, hatte nicht mit Hinweisen gespart, um den Urlaubern einen angenehmen Aufenthalt zu sichern. Personalausweis und Versicherungsausweis nicht vergessen und die statistische Zählkarte für die Ausreise vollständig ausfüllen! Außerdem wären die klimatischen Bedingungen auf See oft sehr unterschiedlich, daher sei neben der Straßenbekleidung auch warme Wollkleidung zu empfehlen. Keinerlei Hinweise auf eine Gala-Bekleidung zum Captains Dinner. Um Diskussionen unter den

Reisegästen zuvorkommen wurde noch erläutert, dass die verschiedenen Preisgruppen sich auf die Unterbringung in Zwei-, Drei- und Vierbettkabinen, auf den Komfort sowie die Lage auf den unterschiedlichen Decks bezögen.

Bevor das große Abenteuer einer Seereise für die Passagiere begann wurde allerdings erst einmal nach damaliger Sitte an der Demonstration zum Kampftag der Arbeiterklasse auf dem Marktplatz von Wismar teilgenommen. Im Zug dorthin befanden sich 341 Urlauber und der größte Teil der 179 Männer und Frauen der Besatzung. Vor dem Ablegen am Nachmittag spielte die Bordkapelle auf dem Pier das deutsche Volkslied „Muss i denn, muss i denn zum Städtele hinaus“, das sich, von Elvis Presley interpretiert, in jenen Tagen großer Popularität als Nummer-eins-Hit erfreute. Danach nahm das Schiff Kurs auf Helsinki, das es zweieinhalb Tage später erreichen sollte. Anfang Mai war's und der Wind blies mit Windstärke 6 kräftig über das Deck. Trotzdem versuchten Sonnenhungrige im Liegestuhl, in warme Decken gehüllt, Klärchen die erste Bräune des Jahres abzutrotzen.

Das Zentralorgan NEUES DEUTSCHLAND schrieb am 2. Mai über das Auslaufen des Schiffes zur Jungfernnreise: „Die Ostseemetropole gleicht einem Fahnenmeer. Im Überseehafen haben Schiffe über Toppen geflaggt. Ein Höhepunkt der Feierlichkeiten war das Auslaufen des FDGB-Urlauberschiffes ‚Fritz Heckert‘. Durch die Initiative der Werktätigen der Mathias-Thesen-Werft und der ganzen Republik konnte das Schiff zu Ehren des internationalen Feiertages der Arbeiterklasse 14 Tage früher mit den besten Erbauern zur Jungfernfahrt auslaufen.“

Die Versorgungslage in der Republik war in diesen Tagen noch immer nicht glänzend und so verwunderte es nicht, dass bei den Mahlzeiten kräftig zugelangt wurde. (Das ist bei heutigen AIDA-Reisen nicht viel anders. Seeluft macht hungrig.) Auch der Vorrat an Alkoholfreiem, Bier-, Wein- und Sektflaschen wurde schnell geringer, vor allem wenn zur Unterhaltung das Johannes-R.-Becher-Ensemble, das Vokalquartett „Die vier Brummers“ aus Dresden und der tschechische Sänger Jiří Popper auftraten.

(Jiří Popper – 1930 in Prag geboren, debütierte bei AMIGA 1959 mit „Zwei blaue Luftballons“. Auch bekannt geworden durch die Radiosendung „Ein Koffer voll Musik“ aus Berlin und Prag. Das Jahr 1968 brachte ihm das Aus in der DDR, als er sich zum Prager Frühling bekannte. Gestorben 2013 in der Schweiz.)

Die Hauptstadt Finnlands empfing ihre Gäste am Morgen des 4. Mai freundlich mit dem ersten Grün des Frühlings. Mit festlich geschmückten Bussen in den Farben der Republik unternahmen sie eine Sightseeing-Tour quer durch Helsinki. Die Schaufenster der Geschäfte sahen ganz anders aus als gewohnt, irgendwie voller. Trotz seiner als „Finnlandisierung“ geltenden gesellschaftlichen Ordnung und damit dem System der DDR recht aufgeschlossen gegenüberstehend, beklagten sich die Werktätigen des Landes bei ihren Besuchern, dass ihre modernen Wohnungen in den Vorstädten teilweise die Hälfte ihres Einkommens verschlingen würden. Ein Schock für Menschen aus gesicherten Wohnverhältnissen mit 15 Mark Monatsmiete im dritten Hinterhof und Klo auf halber Treppe. Erst 30 Jahre später durften sie die gleiche Erfahrung machen. Immerhin haben die damals geknüpften Bande bis zum Ende des AuB-Staates angehalten. Sonst stünde Finnland im europäischen Vergleich nicht immer wieder an erster Stelle bei den PISA-Studien. Die Finnen hatten kapiert, dass von der DDR lernen, siegen lernen heißt.

Und weiter ging die wilde Fahrt hin zur Wiege der Revolution. Über Stunden führte die Revierfahrt im Finnischen Meerbusen, vorbei an der Festung Kronstadt, bis nach Leningrad, wo das Schiff am 6. Mai gegen Mittag festmachte. Dort wurde das Schiff von Hunderten russischer Freunde und Studenten aus unserer Republik begrüßt. Der erste Weg der Passagiere ging nicht in den Smolny, dort wo die Revolution begann, oder in die Eremitage mit der deutschen Beutekunst in den Depots. (Wegen des Ukraine-Krieges wurde Russland der Sieg

im Großen Vaterländischen Krieg aberkannt. Alle geraubten Kunstschatze und Kulturgüter, wie der Schatz des Priamos oder der Fundus des Altenburger Spielkartenmuseums, sind bis 2025 nach Kiew zu überführen. Bei Weiterveräußerung auf dem schwarzen Kunstmarkt können damit deutsche Panzerlieferungen finanziert werden, frei nach dem Motto: Gold gab ich für Eisen.) Die Fahrt führte vielmehr an den südlichen Stadtrand der Metropole, nach Puschkin, und dort nicht zum Katharinenpalast oder Alexanderpalast, sondern zu einem Denkmal von Ernst Thälmann. (Das erste seiner Art in der DDR war im August 1958 in Weimar enthüllt worden. Dorthin wäre der Weg kürzer gewesen.) Aber schließlich durften die Passagiere doch noch die echten Leningrader Sehenswürdigkeiten kennenlernen, die jeder gesehen haben musste, dessen Füße ihn an die Ufer der Newa trugen – Eremitage, Smolny, der Newski-Prospekt und last but not least der Panzerkreuzer AURORA, der fünf Jahre zuvor als Museumsschiff in Leningrad vor Anker gegangen war, das Symbol der Oktoberrevolution, und der 1929 noch auf Flottenbesuch in Swinemünde festgemacht hatte. Am Ende der Besuchszeit schloss sich eine Kranzniederlegung zu Ehren der sowjetischen Helden an, die ihr Leben im Kampf um Leningrad und für die Freiheit aller Völker gaben, abgesehen der eigenen von Litauen bis nach Tadschikistan.

Am Tag der Befreiung, dem Feiertag am 8. Mai, befand sich das Schiff, nachdem es in Leningrad um 10 Uhr abgelegt hatte, wieder auf See mit Kurs auf Riga, der Hauptstadt Sowjetletlands. Zu Ehren dieses Tages sprach Otto Heckert, ein Bruder des großen deutschen Arbeiterführers, zu den Urlaubern. Überliefert ist diese Rede nicht, genauso wenig wie das damalige Repertoire der Vier Brummer. Am darauffolgenden Tag, zufällig startete die sowjetisch-deutsche Freundschaftswoche, weil in Russland dies der Tag des Sieges ist, lief das Schiff zur coffee time in die alte Hansestadt ein. Leider verblieben Urlaubern und Besatzung keine 24 Stunden Zeit, um sich mit dieser historisch bedeutsamen Stadt vertraut zu machen. Zum individuellen Erkunden deren Schönheiten fehlte die Gelegenheit, weil es bei zwei-, dreimal sto (100) Gramm Wodka zu großartigen Verbrüderungsszenen im Kulturpalast des ansässigen Radiowerkes mit Tanz in allen Sälen kam. (Die Bestarbeiter der Republik waren der Wirkung des Alkohols durchaus nicht abgeneigt. Davon konnten sich die Servicekräfte beider Urlaubscruiser V1 und HECKERT bei sogenannten Auszeichnungsreisen lebhaft überzeugen.) Bis Mitternacht spielten sowjetische Kapellen, wohl eher solche der volksmusikbegeisterten Letten, zur allgemeinen Rührung „Am Brunnen vor dem Tore“, „Sah ein Knab ein Röslein stehn“ und andere deutsche Volksweisen, welche die Gäste im Gegensatz zu heute noch mitsingen konnten. Man schied mit dem Gefühl, bald



aus Prospekt Reisebüro der DDR (1968)



wiederkommen zu müssen. Zumindest für die Mitglieder der Besatzung blieb das kein unerfüllbarer Wunsch.

Und nun kam das quasi vorfristige dicke Ende dieser wunderbaren Reise. Die FRITZ HECKERT legte bereits nach dem Mittagessen in Riga wieder ab und absolvierte noch in dieser Wache eine Grundberührung, die eine Taucheruntersuchung erforderlich machte, bevor sie ihre Reise gen Heimat fortsetzen konnte. Vermutlich war das Ereignis weniger von Belang, da eine Verhandlung vor der Seekammer darüber nicht aktenkundig ist. Die Rigaer Bucht wurde verlassen und draußen auf der offenen Ostsee blies es kräftig, sodass sich das Schiff erstmalig im Seegang heftiger als bei Beaufort 6 zu wiegen begann und die Passagiere ihr Stehvermögen beweisen mussten, von denen sich manche solch ein Erlebnis dringlich gewünscht hatten, wenn auch nicht so ungestüm. Die steife Brise kam schräg von achtern aus dem Bottnischen Meerbusen, das Schiff rollte kräftig, ein konstruktiver Mangel wie sich noch zeigen sollte, und schüttelte die ganze Gesellschaft prächtig durcheinander. Selbst die Kühnsten der Tapferen ließen das Mittagessen ein solches sein und gingen hinter ihrer Kabinentür in Klausur.

Am 12. Mai 1961, nach einer Seereise von 1700 Seemeilen, lief die FRITZ HECKERT wieder in Wismar ein. Gut erholt und mit den an Land und an Bord gesammelten neuen Eindrücken kletterten die Passagiere die Gangway herunter, ohne vorher zu vergessen, der jungen Crew für die Fahrt zu danken, welche die erste Reise des neuen Schiffes mit Bravour gemeistert hatte. Deren Mitglieder würden auf den kommenden Reisen etwas weniger Stress haben, weil der Rummel um die Jungfernfahrt damit erst einmal beendet war.

Die greise Witwe Fritz Heckerts, welche das Schiff getauft und nun die Urlauber auf ihrer Fahrt begleiten durfte, gab ihnen auf dem Heimweg den Wunsch mit, dass noch viele Erholungssuchende auf diesem Schiff schöne Tage erleben mögen, dass sie mit anderen Völkern, besonders in den sozialistischen Ländern, bekannt werden, damit sie den Unterschied zwischen Kapitalismus und Sozialismus immer besser erkennen. Die Erfüllung dieser Wünsche wurde wenige Monate nach dem 13. August 1961 im Wesentlichen eingeschränkt, da es trotz sorgfältiger Auswahl der Helden der Arbeit oder der besser betuchten Intelligenzler zu Absatzbewegungen in den „links rum“ angelaufenen Häfen kam. Uneingeschränkte Reisefreiheit über die Meere existierte nur noch für die Seeleute der DSR. Sie prägte deren Weltanschauung. Die kommt bekanntlich vom „sich die Welt anschauen“. Und wie die Erfahrung lehrt, ist die gefährlichste Weltanschauung immer noch die derer, welche sich die Welt nie angeschaut haben, aber immer wieder gewählt werden wollen.

Wenige Zeit später stand erneut eine Ladung lebender Fracht am Pier, um sich mit diesem Schiff ein wenig von dieser Welt anschauen zu dürfen, um mit dem GTMS FRITZ HECKERT zu neuen Ufern aufzubrechen, durch die Biscaya ins Mittelmeer und von dort durch die Dardanellen und den Bosphorus hinein ins Schwarze Meer zu neuen Bekanntschaften mit sowjetischen Freunden und dem berühmten Sowjetskoje Champanskoje. Das Bordleben war schön! Zukünftig spornten die Unteroffiziere der Nationalen Volksarmee ihre Muschoten bei der Hatz über die Sturmbahn mit den Worten an: „Wir sind hier doch nicht auf der FRITZ HECKERT!“

Ein Jahr als Vollmatrose auf GTMS FRITZ HECKERT

Anfang August 1967 liefen wir mit MS GEORG SCHUMANN in Rostock ein und beendeten damit unsere dritte Ostafrikareise als frischgebackene Vollmatrosen. Die Lehrzeit war vorüber und wir mussten uns entscheiden, entweder am 15. August wieder mit der SCHUMANN auszulaufen oder in Urlaub zu gehen und auf neue Fahrtgebiete und Schiffe zu spekulieren. Ich entschied mich für die letztere Variante.

Urlaubszeit, die Leute waren knapp. So dauerte es nicht lange und ich erhielt mein Einsatztelegramm: Aufsteigen am 22. August auf GTMS FRITZ HECKERT in Warnemünde. Das hatte ich nun wirklich nicht erwartet! Ein Passagierschiff, ein sogenannter „Fleischdampfer“ war ja eigentlich verpönt und unter aller Matrosenwürde. Aber es gab keine Abwehrmöglichkeit. Die Frau in der Arbeitskräfteleitung blieb eisenhart und ließ nicht mit sich handeln. Als Neuling in ihrem Arbeitskräftepool besaß ich keine Chance, diese Entscheidung noch zu beeinflussen.

Zunächst meldete ich mich beim Bootsmann, der mir die Kammer im Vorschiff an der Backbordseite unterstes Deck nahe der Wasserlinie zuwies. Ein Schock für einen Typ X-Verwöhnten! Es handelte sich um einen zwergenhaften Raum mit der schrägen Außenhaut des Vorstevens, der vier Mann beherbergen sollte. Alles erinnerte mich stark an die Lehrlingskammern auf der alten THEODOR KÖRNER.

Das Schiff war für mich anfangs ein Irrgarten. Etwa 200 Besatzungsmitglieder tummelten sich an Bord. Dazu schien es auch noch gewisse „Kastenunterschiede“ zwischen Salonstewards, Housekeeping-Personal und dem Stewardbereich, der für die Stammbesatzung verantwortlich war, zu geben. Aus meiner damaligen Frachter-Perspektive verblüfften mich Funktionen wie Kulturoffizier, Bordfunksprecherin, Barmixer, Frisöre, Bordverkäuferin etc.

Boni F., unser Bootsmann, machte im ersten Moment nicht gerade den freundlichsten Eindruck. Er war ein altbefahrener Seemann, von großer Statur und mit riesigen Pranken, die er gerne auch mal pädagogisch einsetzte, indem er aufmüpfige Matrosen mit Daumen und Zeigefinger kniff. Es konnte auch vorkommen, dass helle Schreie seinen Standort verrieten. Mit der Zeit lernte ich ihn besser kennen und entdeckte unter seiner rauen Schale den wahren Kern. Er war gewiss ein Schelm, manchmal ein Schlitzohr, aber eine Seele von Mensch und ein guter Fachmann. Wenn einer seiner Matrosen morgens zur Arbeitsverteilung noch etwas „indisponiert“ erschien, schickte er ihn gerne mal zum Reinigen der Lampen in den Signalmast über dem Schornstein. Der reinste Luftkurort, und der Mann war schnell wieder „geheilt“ an Deck. Berühmt war auch sein winziges Schotten-Portemonnaie, in dem er immer kramte, wenn er bei Häschen im Tank 13, unserer Mannschaftskneipe, ein Bier bestellte.

Es kam auch schon mal vor, dass er achtern an der Reling stehend kleine Propeller aus dem Silberpapier der Zigarettenschachteln bastelte, daran ein Ende Segelgarn befestigte und am anderen Ende einen Brotbrocken festband. Diese Konstruktion warf er in die Luft, die uns verfolgende Möwe schnappte sich den Köder und flog mit einem rotierenden Propeller weiter hinter uns her. Darüber konnte er sich diebisch freuen. Tierschützer können beruhigt sein, die Magensäure befreite die Vögel schnell von ihrem Anhängsel.

Bei Reisen für den FDGB schnappte sich der Boss am Auslauftag manchmal seinen Kabelgeist. Beide schmissen sich in Uniform, das war so Vorschrift, und hoch ging es in den Tanzsalon. Er nannte das auf Plattdeutsch: „Wie liern uns kennen“. Wenn es dabei mal zu hoch her ging, konnte er am nächsten Morgen schon mal mürrisch sein. Das kam aber selten vor. Als wir in Warnemünde beim Decks-Reinschiff einige Maikäfer fanden, setzte er sich einen dieser Krabbeldinger auf die Zunge, machte den Mund zu und überraschte eine vorbeigehende



GTMS FRITZ HECKERT

Stewardess, indem er ihr plötzlich die Zunge mit dem darauf sitzenden Maikäfer ausstreckte. Damit löste er Kreischalarm aus.

Für die neuen Besatzungsmitglieder der Decksbesatzung erfolgte noch vor dem Auslaufen die obligatorische Bordbelehrung. Darüberhinaus wurden wir über spezielle Verhaltensanordnungen, die Passagierschiffahrt betreffend, instruiert. Schwerpunkt: Kein Kontakt mit den Passagieren, erst recht nicht, wenn sie aus dem kapitalistischen Ausland kommen.

Meine erste Passagierschiffreise war eine Charterreise für den englischen Friedensrat. Die Reiseroute führte uns von Southampton über Palermo, Limassol, Iraklion, Corfu, Dubrovnik nach Venedig. Es ging von Warnemünde nach Southampton, wo am 26. August 1967 unsere Passagiere an Bord kamen. Wir neu aufgestiegenen Matrosen nahmen die Verhaltensregeln, den Umgang mit den Passagieren betreffend, nicht so genau, zumal die Friedensratsmitglieder anders eingestellt waren, als vielleicht andere Passagiere aus dem kapitalistischen Auslande. Sie waren interessiert an unseren Arbeitsbedingungen und hatten Fragen zum Leben in der DDR. Unter den Gästen befanden sich auch einige Mädchen im Backfischalter, so um die 16 Jahre, die ihre Eltern begleiteten. Wir trafen sie öfter an Deck, und so entwickelten sich in kurzer Zeit Freundschaften mit Eva-Anne, Diana, Cathy und Denise. Unsere Verständigungsmöglichkeiten waren nach einem Jahr Englischunterricht während des ersten Lehrjahres bei Mister Baguhl natürlich beschränkt, aber irgendwie klappte die Unterhaltung trotzdem. Denise war in London zu Hause und Eva-Anne kam aus New York. Ihre Eltern waren Armenier und vor den Verfolgungen der Türken in die USA geflohen.

Unsere Obrigkeiten verfolgten das Geschehen mit Argusaugen. Es gab die ersten drohenden Hinweise. Auch der Bootsmann war sauer, weil wir das von ihm erwartete Arbeitspensum wegen der Quatscherei mit den Mädels nicht schafften.

Mit Eva-Anne und Denise bin ich in Venedig noch einmal an Land gegangen. Unser Liegeplatz, mitten in der City, war optimal, um die Sehenswürdigkeiten der Stadt wie Dogenpalast, Marcusplatz, Seufzerbrücke usw. zu besichtigen. Die letzten Erinnerungsfotos wurden



J. G. FICHTE passiert FRITZ HECKERT am Passagierkai Warnemünde (12/1963)

gemacht, dann folgte nach 14 Tagen Kreuzfahrt eine tränenreiche Verabschiedung von den Mädels.

Mit Eva-Anne hielt der Briefkontakt noch über Jahre an. Im Sommer 1969 stand sie überraschend mit ihrer Schwester ohne Ankündigung bei meinen Eltern in Dargun vor der Tür. Sie war in Frankreich bei Verwandten, und da kam sie auf die Idee und wollte mich mal eben besuchen. Da ich auf Reise war, wurde sie von meinem Bruder und meiner Schulfreundin Winni, die inzwischen Englisch studierte, betreut. Spätestens jetzt hatten die aufmerksamen Sicherheitsbehörden uns wohl auf dem Radarschirm.

In Venedig kamen schwedische Passagiere an Bord. Stena-Lines hatte uns gechartert und wieder lockten interessante Häfen wie Athen, Alexandria, Beirut, Rhodos, Istanbul, Sotschi, Jalta und Constanta. Im letzten Hafen gingen die Passagiere von Bord und auch der Stewardbereich flog nach Hause. Mit „leerem Schiff“ ging es zurück nach Warnemünde.

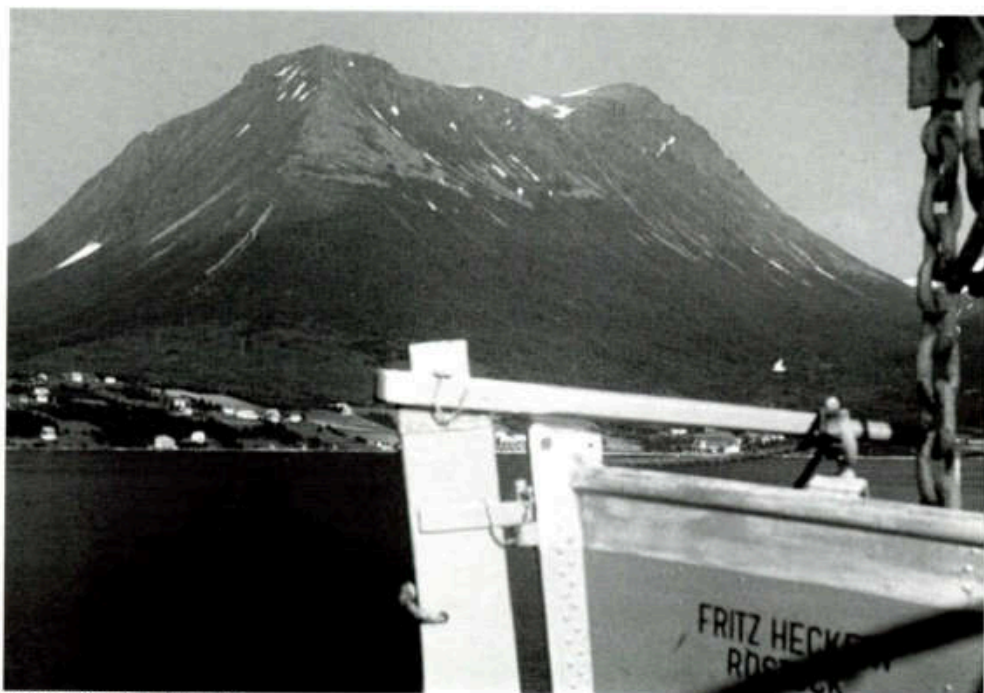
Im Oktober folgten Ostseereisen nach Leningrad mit FDGB-Urlaubern und am 5. November 67 lief das Schiff mit „Erntekapitänen“ aus. Dabei handelte es sich um Auszeichnungseisen für verdienstvolle Mitarbeiter aus der Landwirtschaft. Die Reise führte ins Schwarze Meer und dort zu den Häfen Varna, Suchumi, Jalta und Constanta. Letzterer bedeutete den Passagierwechsel. In umgekehrter Reihenfolge erfolgte die Rückreise. Diese Reisen waren immer mit erhöhtem Getränkeverbrauch verbunden, denn die „Erntekapitäne“ erwiesen sich als besonders trinkfest. Der Kulturoffizier bemühte sich oft vergeblich auf die Sehenswürdigkeiten während der Reise aufmerksam zu machen. Bei der engen Passage am Bosphorus und durch die Dardanellen mussten auf Anweisung möglichst unauffällig gewisse Vorbereitungen getroffen werden. Die Gefahr, dass einige Passagiere durch die Nähe des „kapitalistischen Auslands“ in Versuchung kommen könnten, das Schiff mit einem Sprung ins Wasser zu verlassen, wurde von der Obrigkeit in Rostock als relativ groß eingeschätzt. Also wurde die Decksbesatzung angewiesen Wachen aufzustellen, die Fenster im Kaffeedeck zu

schließen und ein Motorrettungsboot einsatzklar zu machen, damit bei „Mann über Bord“ schnell geholfen werden konnte. Während meiner Zeit auf der HECKERT habe ich das glücklicherweise nicht erleben müssen.

In den Schwarzmeerhäfen wurde immer etwas für die Freizeitgestaltung der Stammbesatzung unternommen. Ausflüge ins Landesinnere erfreuten sich besonderer Beliebtheit. Auch ließ sich in den Häfen preiswert Sekt kaufen. In einigen Kammern der Stammbesatzung hingen lange Girlanden mit aufgefädelten Sektkorken als Beitrag zum „Schönen Wohnen“. Am 6. Dezember 1967 machten wir in Warnemünde fest. Das Urlaubsabenteuer während der Rückreise werden unsere damaligen Gäste wohl nicht so schnell vergessen haben. Schon im Schwarzen Meer begann das schlechte Wetter, welches sich im Mittelmeer steigerte, die Biskaya machte ihrem Ruf alle Ehre und die tobende Nordsee bildete den Höhepunkt. Wir spannten Strecktaue durch Foyer, Messen und Restaurants. Am Ende befand sich kaum noch intaktes Geschirr an Bord, die schweren Blumenkübel wurden aus ihren Verankerungen gerissen und schossen gefährlich durch den Raum. Im Hospital herrschte Hochbetrieb, nicht nur die Seekranken wurden dort behandelt, sondern auch etliche seegangsbedingte Blessuren mussten versorgt werden. Alle waren froh, in Warnemünde wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Die folgenden Tage wurden mit Reparaturarbeiten ausgefüllt. Am 21. Dezember 1967 wurde für Besatzung und deren Angehörige eine Weihnachtsfeier ausgerichtet. Anschließend versiegelte das Schiff nach Kopenhagen. Mit dänischen Passagieren fuhren wir über Lissabon, Casablanca, Las Palmas wieder zurück nach Kopenhagen. Bis zum März war die FRITZ HECKERT mit fünf solchen Rundreisen ausgelastet.

Im Frühjahr 1968 standen Nordlandreisen mit Zielhafen Murmansk im Programm. Bei nasskaltem Wetter verließen wir Warnemünde, und ich dachte mir in den nördlichen Gefilden könne es ja nur noch ungemütlicher werden. Welch ein Irrtum! Hätte ich im Fach Verkehrsgeografie



In einem norwegischen Fjord

besser aufgepasst, wäre mir die Sache mit dem Golfstrom eher eingefallen. Die Nordsee lag hinter uns, und es wurde immer sonniger und wärmer. Bei den Fjordpassagen konnten wir, vorausgesetzt man hatte Freiwache, auf dem Achterdeck, welches der Stammbesatzung vorbehalten war, mit Decken in der Sonne liegen. Überhaupt war die Fjordfahrt für mich überwältigend. Als Rudergänger hatte ich anfangs Bedenken, ob das gut gehe. Das Schiff steuerte auf eine gewaltige Felswand zu, voraus wurde es immer enger und ließ sich nicht erkennen, ob es dort überhaupt weitergeht. Im letzten Moment sah man hinter einer Biegung das Fahrwasser und war erleichtert. Steuerbord und Backbord ragten Felswände mehrere hundert Meter in die Höhe, das Schiff sah in dieser Kulisse wie ein Spielzeug aus. Von den steil aufragenden Wänden stürzen Wasserfälle in den Fjord. Nach der ersten Murmansk-Reise hatte ich mich an diese besonderen Umstände gewöhnt. Murmansk habe ich weder vom Wetter noch vom Stadtbild her in schöner Erinnerung.

Nach einer kurzen Wertzeit in Wismar folgten weitere Murmansk- und Leningrad-Reisen. Erst im August wurde es noch mal interessant. Von Göteborg liefen wir mit 240 Passagieren vom Verband Nordischer Architekten und Bauunternehmer mit Zielhafen Reykjavik aus. Zunächst steuerten wir die Faröer-Inseln an. Vor Thorshaven gingen wir auf Reede, mit Tenderbooten kamen noch mal 40 Passagiere an Bord.

Reykjavik war damals noch ein überschaubarer Ort mit überwiegend flachen Häusern und wenig spektakulär. Die beeindruckende Landschaft habe ich leider nicht kennengelernt. Aber unser Bootsmann hatte einen guten Einfall. Schon auf der stürmischen Überfahrt traf er heimlich seine Vorbereitungen. Die Decksgang versammelte sich auf der achteren Manöverstation, der Boss hatte einige Angelschnüre mit mehreren übereinander angebrachten Haken mitgebracht. Er ließ die erste Angel in das glasklare Hafenwasser, zupfte ein wenig daran und fing nach kurzer Zeit an zu zählen. Eins, zwei, drei, wir dachten natürlich er macht wieder einen seiner Scherze, aber er grinste und holte die Angel mit drei fetten Makrelen an Bord. Jetzt brach das Jagdfieber aus. Die übrigen Angeln wurden aktiviert, ein Räucherfass angeheizt, Bier besorgt und die Party war im Gange. Zu vorgerückter Stunde gesellten sich, angelockt durch den Räucherduft, auch einige Passagiere hinzu.

Meine letzte Reise auf der FRITZ HECKERT war eine Ostseereise. Skandinavische Fotografen hatten unser Schiff gechartert. In der ursprünglichen Reiseplanung sollten wir auch sowjetische Häfen anlaufen. Auf Grund der damals herrschenden Krise in der ČSSR mit dem Einmarsch sowjetischer Truppen in Prag waren die Fotografen nicht mehr so darauf erpicht, Hafenstädte in der UdSSR zu besuchen. Sie änderten spontan den Reiseverlauf. Es ging nach Helsinki, Visby auf Gotland, Rønne auf Bornholm und Nynesham bei Stockholm. Am 15. September 1968 nahm ich Abschied von meinem Fleischdampfer. Die Zeit dort war rückblickend betrachtet nie langweilig, sondern erlebnis- und lehrreich.

Auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT

Da stand ich nun im Überseehafen Rostock, gemeinsam mit etwa 30 anderen jungen Frauen und Männern, im kühlen, frischen Wind von See und wartete, übernächtigt durch die Zugfahrt von Dresden nach Rostock, wie es weitergehen sollte. Zuvor hatten wir uns alle um 10 Uhr im Haus der Schifffahrt auf der Rostocker Langen Straße am 16. März 1966 einfinden müssen. Wir kamen mit den verschiedensten Berufen aus allen Teilen der Republik.

Ich, seit ein paar Wochen ausgelernter Kellner, ausgebildet in Dresdner Hotels, die der Krieg übriggelassen hatte, 19-jährig, neben mir Bernd, ebenfalls mit mir in der Ausbildung gewesen im bekannten „Italienischen Dörfchen“ neben Oper, Zwinger und Schloss. Zu unserer Truppe trat ein Mann in blauer Uniform mit einem goldenen Ärmelstreifen. Er fragte, ob wir alle unsere Seefahrtbücher besäßen. Wir nickten, denn wir hatten sie, frisch ausgestellt und von uns unterschrieben, vormittags im Haus der Schifffahrt erhalten.

„So“, sagte der Offizier, „dann gehen wir zum Empfang der Uniformen in die Kleiderkammer und zum Hafenarzt.“ Wir teilten uns. Meine Gruppe ging Klamotten holen. Eine langgezogene Baracke mit vielen Zimmern mit freundlichen Frauen, die uns nach, Himmel hilf, Mützengröße, Hemdgröße, Anzuggröße, Schuhgröße usw. fragten.

Wir bekamen einen Seesack, grün, mit einer dicken Schnur zum Verkordeln und von oben nach unten zu tragen. In diesem mussten blaue Uniform, weiße Uniform, Khaki-Uniform, Hemden blau, Hemden weiß, Khaki-Hemden, mit kurzen und langen Ärmeln, Mütze mit blauem und weißem Bezug, schwarze Krawatte, blauer Mantel, Schal, schwarze und weiße Bordschuhe, Schulterklappen, goldfarbene mit Anker verzierte Uniformknöpfe und diverser anderer Kleinkram Platz haben.

Am Ende der Einstellungsuntersuchung erhielten wir einen Internationalen Impfausweis, nachdem wir Impfungen gegen Gelbfieber und andere noch auf der Welt vorkommende Seuchen hatten über uns ergehen lassen müssen. Eine zahnärztliche Bescheinigung vom heimischen Zahnarzt war vorzulegen.

Ein Bus holte uns ab, und wir fuhren nach Rerik, einem kleinen Ostseebad, in dem sich das Schulungszentrum der Deutschen Seereederei, meinem neuen Arbeitgeber, befand. Dort wurden wir auf die Seefahrt vorbereitet, soweit das an Land möglich war. Hier erfolgte die Ausbildung zum Feuerschutz- und Rettungsbootsmann. Die vierzehntägige Ausbildung mit freiem Wochenende, mit vier Mahlzeiten am Tag und großzügigen Pausen war angenehm und auszuhalten.

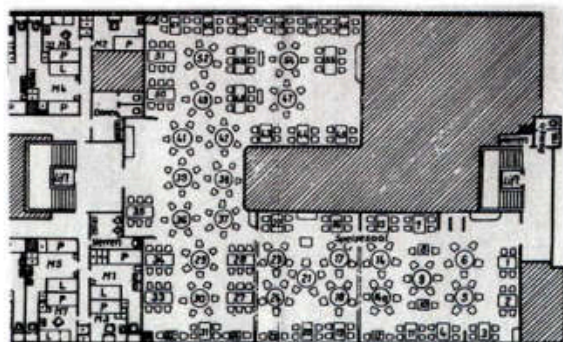
Dann kam ein großer Schock, der beinahe meiner Zukunft bei der Seefahrt ein Ende bereitet hätte. Während einer Unterrichtsstunde ging die Tür auf und der Kaderleiter der DSR entschuldigte sich für die Unterbrechung. Er fragte, wer Volker Mannig sei. Ich ahnte nichts Gutes und stand auf. Er schaute mich lange an und sagte: „Wissen Sie, dass Sie zur Armee müssen? Ich bekam eine Anfrage Ihres Wehrkreiskommandos.“ Mir wurde kalt und heiß. Ich sah meine zehn Tage alte Seefahrtsmütze sich in einen Stahlhelm verwandeln und sagte mühsam. „Ja“. Daraufhin er: „Ich habe denen gesagt, sie sind unterwegs nach Japan. Darauf trinken wir mal einen zusammen“, grüßte und war zur Tür hinaus. Ich ließ mich auf meinen Stuhl fallen, ringsum mich grinsten alles und ich sagte: „Heute Abend gebe ich einen aus.“

Am Ende des Lehrganges wurden wir auf die beiden Urlauberschiffe TMS FRITZ HECKERT und MS VÖLKERFREUNDSCHAFT aufgeteilt.

Dann stand ich endlich vor „meinem“ Schiff. Aber welche Enttäuschung, nichts von groß, weiß, stolz. Es lag in der Werft und dort sieht jedes Schiff, das voll in Reparatur und



Blick in den Speisesaal der VÖLKERFREUNDSCHAFT



Sitzanordnung Speisesaal

Überholung steht, sehr gewöhnungsbedürftig aus, zumal man als Landratte noch keine Beziehung zu diesem Anblick hatte, an den man sich später gewöhnte.

Wir drei Stewards und einige Stewardessen, die als Serviererinnen und Kabinenstewardessen gemustert worden waren, setzten uns in die Backbordveranda, in der wir vom Chefsteward erwartet wurden. Nach einer längeren Einweisung über bordtypische, arbeitstypische

und andere Bestimmungen, die noch böhmische Dörfer für uns waren, kam ein Steward, der uns das Schiffsinnere zeigte. Gänge dahin, dorthin, hoch und runter, nie zurückzuverfolgen bis zu einer Kabine, wo wir uns wohnlich einrichten konnten. Zum Mittagessen in der Mannschaftsmesse war ich erstaunt. Es gab Suppe, zwei Wahlessen, Nachtisch und alles wurde von Stewardessen serviert. Um 13 Uhr sollten wir in alten Klamotten im Speisesaal antreten. Woher die nehmen? Ein Steward erwartete uns mit einigen Farbtöpfen, und wir malten die Flächen um die doppelten Bullaugen mit weißer Lackfarbe aus. Die Bullaugen waren auf der ganzen Länge des Speisesaales auf beiden Seiten hinter Fenstern versteckt. Die Fenster waren mit Ornamenten undurchsichtig verziert.

Der Speisesaal war in U-Form angelegt. In der Mitte durchlief der mächtige Schornstein den Saal. Alle Wände waren mit Mahagoni vertäfelt, dessen Polieren etwa einmal im Jahr ganz besonders Spaß machte. Der Saal hatte zwei Eingänge für die Passagiere und zwei Türen in die Kombüse. Das wurde über die ganzen Jahre mein Arbeitsbereich.

Neben den Malerarbeiten bekamen wir es in den kommenden Tagen noch zu tun mit dem Laden von wirtschaftstypischen Artikeln wie Reinigungsmittel für den Bereich der

Kabinenstewardessen oder mit Geschirr, Gläsern, Wäsche, Servietten und vielem mehr für den Stewardbereich. Ich kann mich noch an einen Artikel, nämlich Kaffeetassen, erinnern. Wir verbrauchten zehntausend Stück im Jahr. Dieser Porzellantel war natürlich viermal täglich im Gebrauch, hinzu kamen der Abwasch, die Lagerung und die manchmal starken Schiffsbewegungen. Es kam schon mal vor, dass ein komplett eingedeckter Speisesaal (248 Plätze) durch den plötzlichen Schlag einer großen Welle komplett abgeräumt wurde. Wie eine Bombe. Manchmal wurden wir von den Nautikern mit einem schnellen Anruf von der Brücke davor gewarnt.

An einem der Tage kamen viele kleine Container, die man auf Rädern schieben konnte. Wir hätten zu sechst mit dem Entladen bis 22 Uhr zu tun gehabt. Der herbeigerufene Obersteward zuckte nur mit den Schultern. „Das muss heute gebunkert werden, eher gibt es keinen Feierabend.“ Wir setzten uns auf die herumstehenden Kisten an der Pier und sahen verzweifelt und rauchend in die Sonne.

Dabei sah ich zu, wie Strafgefangene, erkennbar an ihren breiten Längsstreifen auf der Arbeitskleidung, sich an größeren Maschinenteilen zu schaffen machten. Es kam oft vor, dass auf der Werft Gefangene zur Arbeit eingesetzt wurden. Mir kam eine Idee. „Habt ihr noch ein paar Schachteln Westzigaretten?“ „Kein Problem.“ Mit drei Schachteln HB schlennderte ich zu einem der Aufseher. „Hast du ein paar Leute übrig?“ „Naja“, dehnte er. Ich deutete auf unsere Container. „Wir sind zu sechst. Wir könnten eine Kette bilden bis zum Fahrstuhl, dann nach zwei Decks ebenfalls eine Kette bis zur Lagerung in einer Luke.“ „Wo kommst du her?“ „Aus Dresden.“ „Ich aus Riesa.“ „Na also“, sagte ich und zeigte ihm die Zigaretten. Er schaute sich um, steckte sie ein. „Reichen zehn Mann?“ „Dicke“, lachte ich. Er fragte: „Habt ihr die Übersicht?“ Ich nickte: „Gefährlich?“ Er schüttelte den Kopf: „Keine Probleme.“ Zehn Minuten später kam er mit den Leuten. Die Häftlinge hatten leichte Arbeit, rauchten dabei wie die Weltmeister unsere F6, für Seeleute die Schachtel 80 Pfennige, und alles war in vier Stunden vergessen.

Wir duschten, zogen uns um und standen 14 Uhr beim Obersteward. Er schaute uns an, auf die Uhr und sagte: „Nee.“ „Du hast gesagt ...“ „Ja, aber das ist unmöglich. Mitkommen!“ Er schaute auf die leeren Container an der Pier, ging mit uns in die Luke und fragte: „Wie?“ Wir sagten es ihm. „Haut ab, ihr Himmelhunde, unauffällig. Wo seid ihr heute? Ich komme vielleicht nach, muss noch arbeiten, habe nämlich keine Gefangenen.“ Laut lachend gingen wir von Bord.

Nach und nach kehrten die anderen Kollegen aus dem Urlaub zurück. Die Werftzeit ging zu Ende. Jetzt ging es an die intensive letzte Reinigung. Jeder Bereich hatte seinen Arbeitsplatz auf Vordermann zu bringen. Bei uns waren das der Speisesaal, Tische, Stühle, Wände, Fußboden, Silber, Kannen, Kännchen für Kaffee und Tee, Zuckerdosen und Sahnekännchen. Das Silber wurde bei





Kleine Abendkarte

(ab 21.00 Uhr)

M

Geflügelsalat mit Champignon und Toast	1,30
Oxtail clear mit Chesterstange	1,20
Käsetoast	2,25
Würzfleisch	2,50
Schischlyk „grusinisch“ auf Toast	2,90
Omelette mit Geflügelleber	3,00
Geflügelleberspieß mit Rahmchampignon auf Toast	4,55
Filetsteak mit Rahmchampignon auf Toast	5,30
Schweinsmedaillon mit Rahmchampignon auf Toast	5,65
Filetsteak „Forstmeister“ auf Toast	7,85

Preisstufe II - An Bord, den 02. 11. 1983



Weinkarte

Weißweine		M
Rebentaler Goldtöpfchen	Bulgarien	6,90
Grüner Veltliner	Ungarn	9,20
Baglari Muskotaly	Ungarn	9,20
Somloi Furmini	Ungarn	9,60
Lindenblau „Debrü“	Ungarn	9,75
Grauer Mönch	Ungarn	10,35
Valencia	Spanien	13,80
Heidensteiner Burggarten	Österreich	18,50
Diabetiker Wein		6,90
Somloi Furmint, Karaffe 0,25 l	Ungarn	3,43

Rotweine		
Erlauer Stierblut	Ungarn	7,15
Pinot Noir	Rumänien	7,60
Klostergeflüster	Bulgarien	8,40
Cuvée du Président	Algerien	9,95
Medea	Algerien	15,30
Pinot Noir, Karaffe 0,25 l	Rumänien	2,71

Dessertweine		
Cotnari	Rumänien	9,75
Murfatlar	Rumänien	10,35
Gotano rot, zart-bitter 1,0 l	DDR	18,36
Gotano weiß, zart-bitter 1,0 l	DDR	18,35

Schaumweine		
Grand Mousseux halbtrocken	DDR	23,70
Grand Mousseux (rot)	DDR	24,70
Rotkäppchen (rot) „1856“	DDR	26,70
„Linden-Palais“	DDR	27,70
Grand Mousseux 1/2 Fl	F-DR	12,35
Diabetiker-Sekt 1/2 Fl	F-DR	9,20

Preisstufe II - An Bord, den 02. 11. 1983

uns in der Tassenabwäsche mit Soda und dünnen Silberplättchen gekocht, die noch von der Schwedischen Nationalbank stammten. Das andere Silber, angefangen von Brötchen- und Brotkörben bis zu Platten, Schüsseln, Saucieren usw. wurde in der Küche behandelt. Der gesamte Service am Gast besaß schon ein gewisses Niveau. Es wurde alles auf Silber vorgelegt oder in silbernen Schüsseln eingesetzt. Kalte Mahlzeiten wurden auf Porzellan mit Goldrand aus Kahla serviert. Die Gläser kamen aus Weißwasser. Das Silber war mit den bekannten schwedischen „Drei Kronen“ gestempelt und war mit verschiedenen anderen Teilen so von der ehemaligen STOCKHOLM übernommen worden.

Übrigens fanden Lagerarbeiter nach der Übergabe des Schiffes in einem Lagerraum in Alufolie eingepackte Kartoffeln. „Hört mal“, sagten die, „in Schweden werden sogar die Kartoffeln einzeln in Alufolie geliefert.“ Gerichte mit Kartoffeln in Folie als Beigabe waren damals in der DDR noch weitgehend unbekannt und ich wage zu bezweifeln, dass wir Kartoffeln in Folie eingepackt hätten, sofern sie überhaupt vorhanden waren.

Dann hatte sich alles wieder eingefunden, um die zwanzig Stewards und etwa acht Mädchen der „weißen Pantry“, die für den Abwasch, nebst Abwaschmaschine, verantwortlich waren. Dazu gehörten ein I. Steward (Oberkellner) und ein Obersteward, Brigadeleiter und Speisesaalstewards. Zum Bereich Wirtschaft gehörten noch die Brigade Kabinenstewardessen und die Brigade Cafestewardessen, deren Leiter der Chefsteward war, der gleichzeitig auch der Chef über die Oberstewards und deren Brigaden war. Zur Vollständigkeit gehörten zur Wirtschaft noch die Brigade Kombüse mit ihrem Chefkoch sowie ein Zahlmeister für Lager und Verwaltung, die Kultur mit ihrem Kulturoffizier und der Chef der gesamten Wirtschaft, der Oberzahlmeister.

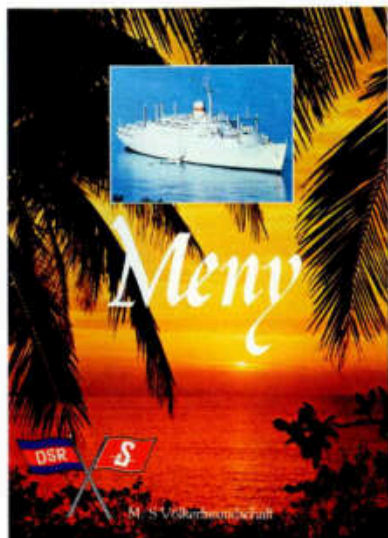
Beim Zusammensitzen während der Pausen stellten wir uns nach und nach vor. Wir waren nun vier Stewards und eine Dresdner Stewardess aus der „weißen Pantry“. Der Rest kam von der letzten Fischerhütte aus dem Norden bis zum letzten Dorf

in Sachsen oder Thüringen, die Jungs aus der Hauptstadt nicht zu vergessen und andere Möchtegern-Berliner. Dazu gehörten auch drei Stewards über fünfzig, die noch in der Kriegsmarine oder anderen Teilen der Wehrmacht gedient hatten. Es gab derer noch mehrere unter der Besatzung, denn es waren ja mal gerade 21 Jahre nach dem großen Krieg vergangen. Noch drei Sachsen mehr, knurrten die Fischköpfe von der Küste. „Tja, wenn eure Leute Angst vorm Wasser haben, müssen wir halt kommen“, sagte ein Leipziger. Das waren Frotzeleien, die es immer gab und geben wird, genauso wie zwischen Schwarz und Weiß, also den Köchen und Kellnern.

Während einer dreitägigen Probefahrt lernten wir den Speisesaal als unseren Arbeitsplatz kennen, ohne ins kalte Wasser des Arbeitsalltags geworfen zu werden. Es gab 16 Reviere mit drei bzw. vier Tischen pro Steward, um die 18 bis 20 Plätze. Vor dem Schornstein, dem Haupteingang gegenüber lagen sechs Tische für vier Personen, dann die Backbordseite mit fünf Revieren und Steuerbord mit neun Revieren. Dazu kamen zwei Stewards, die als Getränkesteward mittags und abends arbeiteten. Die Reviere und die Getränkestewards wechselten von Reise zu Reise, um Vor- oder Nachteile auszugleichen. Nur die älteren Stewards, einer davon der I. Steward, hatten immer und verständlicherweise die Reviere mit den kürzesten Wegen zur Küche. Dazu kam im Küchengang ein Tresen, der in der Zuständigkeit eines Stewards für den Speisesaal lag. Wenn man backbords in den Küchengang kam, lag dort zuerst die Ausgabe für Brot/Butter, Küchengeränke, Geschirrlager und Besteck, danach kam der Abwasch, der Tresen, die kalte Küche, das Büro des Küchenchefs, danach ein Gang zum Vorschiff, zur Messe, Kneipe usw. daneben die Küche, dann Silberkammer, Tassenwäsche und der Zugang zum Speisesaal auf der Steuerbordseite sowie der Lastenfahrstuhl vom Lager bis hoch ins Verandacafé.

Nach drei Tagen Probefahrt konnten wir uns in der Verwaltung Basartickets im Wert von 5,10 DM abholen, für einen Tag außerhalb des Heimathafens je 1,70 DM. Die konnte man sammeln und sich in einem westlichen Hafen in der jeweiligen Landeswährung auszahlen lassen oder man sparte das Geld und ließ es sich im Heimathafen als Basarscheine auszahlen. In den DDR-Häfen befanden sich Internationale Basare, in denen die Seeleute einkaufen





konnten. Das war damals sehr preiswert für Seeleute. Eine Stange HB, LUX usw. kosteten 4,20 DM, Ich rauchte Astor mit Korkfilter für 5,10 DM. Dazu hatten die drei Tage gerade gereicht.

Wir Stewards verdienten eine Heuer ohne Überstunden von 570 Mark brutto. Das waren 420 Mark netto. Wenn man dann noch den Gegenwert für die 50 Valutamark abzog, blieben 370 Mark übrig. Allerdings waren die Verpflegung und Unterkunft umsonst. Das Verpflegungsgeld betrug sechs Mark am Tag und wurde ausbezahlt, wenn man nicht an Bord verpflegt wurde, wie zum Beispiel im Urlaub.

Nach der Probefahrt mussten wir Neuen zum Chefsteward. Er teilte uns mit, dass wir auf der nächsten Reise nicht gebraucht würden und ein paar Wochen Urlaub machen könnten. Erst hatten Leute gefehlt und jetzt waren wir zu viele? Der Grund bestand darin, dass die kommenden Reisen für Passagiere aus der ČSSR

lukrative Häfen besaßen – Amsterdam, Bordeaux, Venedig usw. Der Passagierwechsel fand in Rijeka statt. Aus diesem Grund wollte von den Altgedienten niemand Urlaub machen und die Neuen waren auch hier die Dümmersten.

Ein paar Stunden später war ich zuhause.

Nach einem Springereinsatz auf mehreren Frachtern lag ich mit einem davon in der Warnowwerft, einen Steinwurf vom Passagierkai entfernt. Die VÖLKERFREUNDSCHAFT kam zurück, voller Gäste, die Freidecks waren bevölkert und ich sah das Schiff zum ersten und letzten Male mit Gästen einlaufen. Einen Tag später war ich an Bord. Man zeigte mir die Kabine, in der ich die nächste Reise zubringen sollte. Es handelte sich um die einzige Vier-Kojen-Kammer für Stewards, sonst gab es nur Zwei-Mann-Kammern. Wenn man neu war, bekam man immer die Kojen des Stewards zugeteilt, der die kommende Reise in Urlaub ging. Das passierte solange, bis durch das Ausscheiden von Stewards du an der Reihe warst, eine feste Kojen in einer festen Kammer zu haben.

Es folgten drei Ostseereisen. Ich hatte das Glück, eine Kojen zu belegen, deren Eigentümer alle diese Reisen Urlaub machte. Während der Reisen wurden die Häfen Gdynia in Polen und die sowjetischen Häfen Riga, Tallin und Leningrad angelaufen. In diesen Häfen konnten 32 Mark der DDR umgetauscht werden. Die entsprachen in sowjetischen Häfen 10 Rubel. Wie viele Zloty es in Polen dafür gab weiß ich nicht mehr. Es waren jedenfalls allerhand. Mein erster Hafen hieß Gdynia. „Kommst du mit?“, fragten mich meine Kammerkollegen nach Feierabend gegen 20 Uhr. Die kannten sich aus, aber auch nur einen Weg, den zur Kneipe. Dort fanden wir einen Vierer-Tisch. Tisch und Stühle wie bei uns in Betriebsesspaces. Wir bestellten Bier und ich schaute mich interessiert um. Es war relativ voll, Jeans, Lederjacken, verschiedene Sprachen, Seemannskneipe. Hübsche, aufgedonnerte Mädchen, deren Beruf man ihnen ansah, überall. „Nutten?“, fragte ich. Man nickte. Später stieß mich mein Nachbar an und zeigte unauffällig mit dem Kopf in eine Ecke. Eine junge Frau an einem Sechser-Tisch saß neben einem ebenso jungen Mann und befriedigte ihn mit der Hand. Sie hielt mit der anderen eine Jackenhälfte davor, um ihn vor neugierigen Blicken zu schützen. Ich schaute fasziniert zu. „Kostet 20 Mark, 50 wenn du es richtig willst, Tripper gratis“, klärte man mich auf. Wir gingen an Bord zurück und ich hatte noch lange dieses Bild vor Augen. Was würde mich in den kommenden Wochen, Monaten und Jahren bei der Seefahrt wohl noch erwarten?

Sehnsucht nach der Ferne

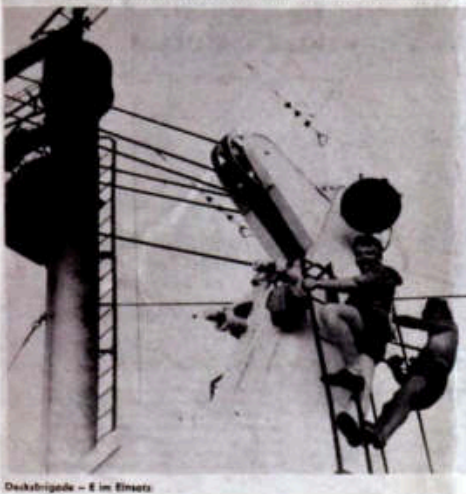
Bilder und Erinnerungen des Hamburger Fotografen Jörg Böhling

Im Februar 1988 ging Jörg Böhling in Hamburg von Bord des Motorschiffes BERLIN HAUPTSTADT DER DDR, um in der Hansestadt ein neues Leben zu beginnen. Bei diesem Schiff mit dem ungewöhnlich langen Namen, im September 1990 umgetauft in schlicht BERLIN, handelte es sich um ein Semi-Container-Schiff der Rostocker Deutfracht Seereederei (DSR), welches er für einen „kurzen Landgang“ mit unauffällig leichtem Gepäck verlassen hatte. Dass er nicht wiederkam, das war keine Arbeitsverweigerung, kein „einfach den Job hinschmeißen“ – das war Republikflucht. Mitgenommen hatte der 25-jährige Matrose kaum mehr als das, was er am Leib trug, dazu in einer kleinen Tasche seine s/w-Negative; Bilder, die in den Jahren zuvor entstanden waren, als er auf Handelsschiffen Westafrika, Asien und dort insbesondere Indien und Bombay kennengelernt hatte. Bombay – seit 1996 offiziell umbenannt in Mumbai – hieß die Stadt noch als er 1985 erstmals dort war. Die



Jörg Böhling bei der Äquatortaufe auf MS SONNEBERG

Aus der Arbeit des Fotozirkels MS „Berlin—Hauptstadt der DDR“

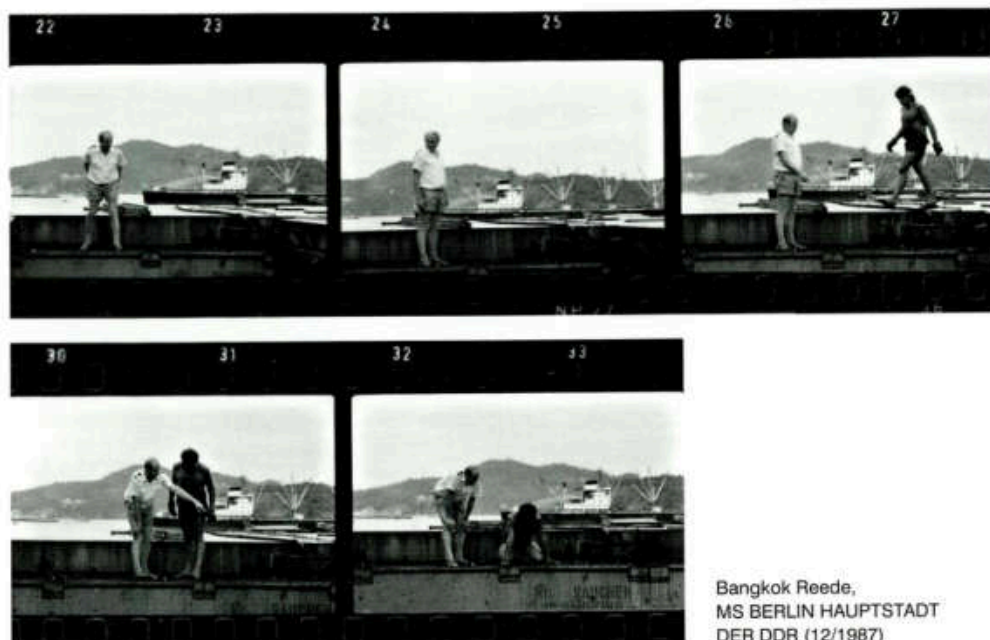


Deutfracht – 8 im Einsatz



Auf einer Bank in Ko-Sichang – Das Locher Thailands

aus „Voll Voraus“ mit Fotos Böhling



Bangkok Reede,
MS BERLIN HAUPTSTADT
DER DDR (12/1987)

Engländer, die 1661 die Macht übernahmen, hatten das zuvor portugiesische Bom Bahia, „die gute Bucht“, so genannt.

Dass er eines Tages reisen würde, das war dem gebürtigen Wismarer gewissermaßen in die Wiege gelegt, denn auch sein Vater fuhr bei der DSR zur See. Deshalb war ihm schon in der Schule klar, dass er eine maritime Laufbahn einschlagen wollte. Er wurde Vollmatrose/Deck mit Abitur, war auf Schiffen unterwegs und hat viel gesehen von der Welt.

Vielleicht war es Neugier, vielleicht war es Schicksal, dass er zwei Jahre zuvor schon einmal ein Schiff verlassen hatte und sein Leben dadurch eine entscheidende Wende nahm. 1986 war das, am Osterwochenende, als sie während einer Indienreise mit dem Semi-Containerschiff SCHWERIN in den Indira Docks in Bombay lagen. Er wollte raus, nur ein kleiner Landausflug mit einem Kollegen. Da fiel sein Blick auf ein indisches Marineschiff im Trockendock, an dessen Schiffsrumpf sich Hunderte Inder zu schaffen machten und hämmerten. Natürlich wusste er, dass Fotografieren in indischen Häfen verboten ist, aber das Motiv war verlockend, die Kamera hatte er dabei – und da kam auch schon



Rasenpflege vor dem Seemannsclub der deutschen Seemannsmission in Lomé/Togo

der PolizeijEEP und hielt sie an. Der Vorwurf lautete: „Verdacht auf Spionage“. Das brachte zunächst zwei Tage in der Yellow Gate Polizeistation am Hafen ein, bis die zwei Matrosen gegen Kautions entlassen wurden und sich wieder frei bewegen durften – in Bombay, und nur in Bombay. Ein halbes Jahr lang, das kein schlechtes halbes Jahr wurde, in Bom Bahia. Natürlich, es war zermürend, warten zu müssen;

immer von der einen auf die andere Woche vertröstet zu werden, und nichts tut sich. Aber sie hatten eine Gästewohnung, die für Handelsvertreter der DDR gedacht war, sie standen unter der Betreuung eines DSR-Reedereivertreters. Leider besaß Jörg Böhling jetzt keine Kamera mehr, die war mit dem Film beschlagnahmt worden. Schon auf seinen früheren See-reisen hatte er angefangen zu fotografieren; er hatte sich 1985 für die erste Indienreise eine Spiegelreflexkamera geleistet und im Bordlabor die Filme entwickelt. Und schon damals hat er gelegentlich die Belehrungen ignoriert, dass Fotografieren in Häfen verboten sei.

Glück im Unglück, so sieht er es heute. Denn als er ein halbes Jahr später vom Verdacht der Spionage freigesprochen wurde und ausreisen durfte, nach Schönefeld fliegen und dann heim zu den Eltern, da hatte er sein Herz nicht nur an Bombay verloren, sondern auch an Gracy Sequeira, eine indische junge Frau. Zufällig waren sie sich schon mehrmals begegnet, ehe sie vor einem Kino am Churchgate Bahnhof ins Gespräch kamen. Und weil es keine Eintrittskarten mehr gab, aber ein Restaurant in der Nähe, lernten sie sich besser kennen, und so fing das an. Bis er zurückflog nach Deutschland, mit schönen Erinnerungen, blieben sie zusammen.

Bei der Reederei in Rostock war man nicht willens, die Kosten für sein Bombay-Abenteuer zu tragen. Mehrmals wurde er befragt und ausgefragt, auch von der Staatssicherheit, und erst nachdem er am Gericht eingelenkt hatte und sich bereit erklärte, die Kosten zu bezahlen für das halbe Jahr in Indien, bekam er nach einigen Monaten die Gelegenheit zu einer weiteren Reise. Und dann würde er abhauen, das war ihm klar geworden. Um niemand in Gefahr zu bringen durch seine Flucht, behielt er diesen Plan ganz für sich; für die Schwester versteckte er eine Schenkungsurkunde, sie sollte seinen Trabant bekommen. Dann ging die Reise los.

In Bombay hatte er 1986 einen Rucksacktouristen aus Hamburg kennengelernt. So zu reisen wie der, das war sein Traum; frei, nicht wie auf dem Schiff, wo es nur die kurzen Landgänge gab. Komm doch vorbei, wir feiern gerade Geburtstag, meinte der Bekannte, als Böhling ihn in Hamburg anrief, und er lud ihn auch ein, da zu übernachten. Danach meldete der „Republik-flüchtling“ sich bei der Polizei, kam für wenige Tage in ein Aufnahmela-gar bei Gießen und durfte dann zu-rück nach Hamburg, wo schwierige



Entladung von Banknoten aus der Wertpapierdruckerei Leipzig in Chittagong, MS SCHWERIN (1985)

Monate vor ihm lagen. Das Telefonat mit seiner Schwester, die er im Betrieb anrief, denn daheim hatten sie alle kein Telefon, wurde jäh unterbrochen. Die Stasi, das erfuhr er später, tauchte natürlich bei den Eltern auf, denen man Mitwisserschaft unterstellen wollte. Sein Trabbi sollte beschlagnahmt werden, aber zum Glück hatten sie ja die Urkunde.

Manchmal war es möglich, mit den Eltern zu telefonieren: wenn sie bei der Oma waren, sonntags, um drei, in Schwerin. „Ich musste mich neu orientieren, zurechtfinden, hatte zuvor bei meinen Eltern gelebt oder auf dem Schiff. Ich wusste nicht was wird, und der Mauerfall war nicht absehbar“, erinnert sich der Fotograf an diese für ihn schwere Zeit. Aber auch nach den Ereignissen des 9. November war ihm nicht danach, sofort in die alte Heimat zu

reisen; ihm war mulmig zumute bei dem Gedanken. War die Stasi jetzt wirklich ohne Macht? Daher machten sich die Eltern mit seiner Schwester und dem Neffen auf den Weg, wälzten sich mit der Blechlawine in den Westen um den Sohn und Bruder in Hamburg in die Arme zu schließen. Später würde seine Stasiakte zeigen, dass sie ihn nicht ins Visier genommen hatten nach der Zeit in Bombay und offenbar nicht damit rechneten, dass er dem Land „von Bord gehen“ würde.

Den Kontakt mit Gracy hatte Jörg Böhling über Briefe locker aufrechterhalten, zweimal auch angerufen von Berlin aus, vom Alex. Dort gab es eine Post, in der Gespräche ins Ausland möglich waren. 1988, einige Zeit nach der Flucht, war er wieder nach Indien gereist und hatte sie in Mumbai wiedergetroffen; ein Jahr später, nach der Heirat, folgte ihm seine Frau nach Hamburg. Er hielt sich mit Jobs über Wasser, fotografierte nebenher, machte zunächst eine Lehre als Groß- und Außenhandelskaufmann und arbeitete anschließend in einer Handelsfirma. Dann klappte es 1992 mit dem Studium an der Hochschule für Bildende Künste in Hamburg. Auf weiteren Indienreisen erarbeitete Jörg Böhling erste Fotoreportagen und schloss sich 1995 agenda an, einer Agentur von weltweit arbeitenden Fotografen und Journalisten mit dem Fokus auf „Soziales, Energie, Umwelt, Wirtschaft, Ernährung und Migration“.



Festmacherboot im Suezkanal

„Ich war ja schon fast 30, als ich mit dem Studium anfang und auch unser erster Sohn geboren wurde“, erinnert er sich an diesen Sprung ins kalte Wasser und den Start in das freie Fotografenleben, das ihn von Hamburg aus in alle Welt geführt hat und natürlich, fast dreißig Mal bisher, nach Indien. Hamburg ist seine neue Heimat. Die zwei Söhne sind hier aufgewachsen, haben aber auch eine enge Bindung an die Familie in Indien, an die Großeltern mit ihrem Bauernhof und die sieben Geschwister der Mutter. Heute knipsen auch dort alle mit Digitalkamera und mit dem Smartphone, aber ehe er 1989 das erste Mal zu Besuch bei der Familie war, gab es nur eine einzige Fotografie im Haus. Er hängt an den Schwarz-Weiß-Aufnahmen, hat noch lange so fotografiert, aber inzwischen ist er umgestiegen auf „digital“ und ist normalerweise mit der Nikon D800 unterwegs. Nicht ununterbrochen, aber doch regelmäßig ist Jörg Böhling im Ausland für Reportagen unterwegs; er hat seinen Traumberuf gefunden und ist froh, dass er damals in Hamburg vor Anker ging.

Einen Bruch in der Kontinuität seines fotografischen Lebenswerks brachte das Jahr 2012. Indien war damals Gastland beim Hafengeburtstag in Hamburg, und die indische Generalkonsulin in Hamburg hatte ihn eingeladen, eine Ausstellung dazu zu machen. Er war sowieso auf dem Sprung nach Indien wegen eines Auftrags für eine Zeitschrift, wollte auch

die Gelegenheit nutzen und noch einmal, fast 25 Jahre nachdem man ihn dort festgehalten hatte, in Bombay den Hafen fotografieren; ein wenig in die eigene Geschichte eintauchen. Doch daraus wurde nichts. Am Flughafen Bangalore wurde er bei der Einreise abgewiesen, trotz eines gültigen Visums.

Die Klage einer Anwältin in Indien enthüllte, gemäß dem Recht auf Information, angebliche Gründe für das Einreiseverbot: wegen eines unterstellten Visa-Vergehens aus dem Jahr 2010 stehe er „auf der schwarzen Liste“. Zusätzlich zum Journalistenvisum sei damals eine besondere Akkreditierung bei einem Rechercheauftrag erforderlich gewesen, denn in der Gegend gab es Unruhen durch Terrorgruppen. Einen Spielraum, sich zu erklären, bekam er nicht gewährt.

Als endlich, nach langen Jahren des Wartens, nicht 2017 nach fünf Jahren, wie es geheißen hatte, sondern erst im August 2019, nach unzähligen Anfragen auf dem Konsulat, die Einreise wieder möglich war, war alles anders. Da war das merkwürdige Gefühl, dass der Beamte weiß, dass man auf der schwarzen Liste gestanden hat. Trotz des Visums in der Tasche – die Unbefangenheit und die Neugier waren weg. Und für die festen Auftraggeber, für die Jörg Böhling früher oft nach Indien gereist war, waren jetzt andere Fotografen unterwegs. Er hatte eine Erklärung abgegeben, dass er privat im Land unterwegs sei. Besuchte die Schwiegermutter in Südindien, es gab ein Familienfest. Und wie nie zuvor wurde er krank. Im feuchten Monsunklima, nicht die beste Reisezeit für Indien.

Danach kamen die Pandemie – und neue berufliche Herausforderungen. Schon während seiner Zeit auf See, als „Matrose mit Abitur“, von 1980 bis 83, war er ein halbes Jahr in Westafrika gewesen. Drei Reisen, jeweils zwei Monate auf dem MS SONNEBERG, hatten ihn als Lehrling, „der relativ unbedarft war“, unter anderem nach Togo geführt und dort auch „für ein paar Stunden“ in einen Seemannsclub der evangelischen Kirche. Es hat viele Déjà-vus ausgelöst, als er nach rund 30 Jahren während einer Recherchereise in diesem Club wieder ein Zimmer nahm. Aber Togo ist nur eines der vielen afrikanischen Länder, die der Fotograf auf seinen Reisen in den letzten Jahren (neu) entdeckt hat. Mali und die Länder mit Meerzugang wie Senegal, Togo und Nigeria, Tansania, das südliche Afrika. Der Flug nach Kenia ist bereits (Sept. 2022) gebucht. Und die Formalitäten wegen Covid? Nervig, aber machbar. Die Restriktionen in den afrikanischen Ländern erträglich. Unter anderem für „Missio“ und „Brot für die Welt“ bereist Jörg Böhling den Kontinent, der so etwas wie eine neue Liebe geworden ist.



Blick vom Hotel Taj Mahal auf das Gateway of India in Bombay



Im Morgennebel passiert ein Schiff den Nord-Ostsee-Kanal von Brunsbüttel nach Kiel-Holtenau.



Hafen Hamburg, ein Containerschiff der Hamburg-Süd am Containerterminal Burchard-Kai der HHLA, im Vordergrund Dampfeisbrecher STETTIN im Museumshafen Oevelgönne



Im Hafen Djibouti liegt eine arabische Dhau vor dem Containerterminal. Die meisten Güter für oder von Äthiopien werden über Djibouti verschifft.



In Mangaluru, früher Mangalore, indischer Bundesstaat Karnataka, liegen während der Monsoonzeit Trawler im Fischereihafen.



In Mombasa/Kenia, überqueren Menschenmassen auf der Fähre zum Stadtteil Likoni die Einfahrt zum Hafen in der Industriezone Kilindini.



Im westafrikanischen Togo, Hafen Lome – am Grenzübergang Boulevard du Mona transportieren LKW Güter nach Ghana.



In der Megacity Calcutta/Kolkata, Westbengalen – Rushhour am Verkehrsknotenpunkt Howrah-Brücke über den Fluss Hooghly



Eine Schiffsabwrackwerft im Hafen von Bombay/Mumbai



Dar es Salaam/Tansania, Bucht und Seehafen – im Vordergrund die während der deutschen Kolonialzeit erbaute katholische St. Josef Kathedrale und das Passagier-Fährterminal



Salerno/Italien, Containerhafen und Ro-Ro-Terminal für die Verladung von Autos der Marke FIAT



Montevideo/Uruguay – Blick vom Hochhaus Palacio Salvo am Plaza de Independencia auf den Hafen der Stadt am Rio de la Plata



Der Hafen von Beirut/Libanon mit Containerterminal, links oben das Silo, welches im August 2020 durch eine Explosion zerstört wurde.



Bombay/Mumbai, Autoverkehr auf dem Marine Drive, der Straße am Arabischen Meer mit Werbeplakat des Autoherstellers Hyundai



Doha/Katar, Blick zur Nationalbank QNB, zum Parlament und in die Bucht mit dem Dhau-Hafen



Der Hafen von Luanda/Angola mit der Insel Ilha do Cabo



Cochin im indischen Bundesstaat Kerala, Stadtteil Fort – chinesische stationäre Senknetze der Küstenfischer an der Hafeneinfahrt



Dhaka/Bangladesh – Holzboote am Fährschiff-Terminal Sadarghata, Buriganga River



Mopti/Mali – Pinassen am Fluss Niger während des Markttages.



Mekong River /Kambodscha – Verladung von Holzstämmen auf Boote mittels Rutschen



Mwanza /Tansania, Bootsanlegestelle am Victoria-See

Rote Linie fährt schwarzen Kaffee

Es war 1969, in einem der aus meiner Sicht wunderbaren Jahre, in denen der Suezkanal geschlossen war. Ich weiß, wer nach Indien oder Ostasien fuhr, der verfluchte die längere Fahrt um Afrika herum. Aber für mich, damals Erster Offizier auf der WILHELM FLORIN im Liniendienst Ostafrika/Rotes Meer und für die Ladung verantwortlich, brachte der Umweg Vorteile. Bisweilen schon vor der Äquatorpassage, wenn ungetaufte Frauen an Bord sich noch ein Kleidchen aus Rappeltuch schneiderten und männliche Täuflinge sich gefasst auf den kostspieligen Blick durch Doktor Knochenbruchs Fernrohr vorbereiteten, war der größere Teil des Papierkrames mitsamt der Claimbearbeitung erledigt. Nun konnte ich mich endlich auch meinen Interessen hingeben. Es ist beschämend, aber erst damals nahm ich mir zum Beispiel während der Seewachen die Zeit, unsere Seehandbücher von vorn bis hinten durchzulesen.

Das hatte Folgen: In einem der Handbücher war vom Birkenhead Rock an Südafrikas Küste die Rede, und diese Benennung fand sich auch auf der Seekarte. Im Februar 1852 lief dort der britische Truppentransporter HMS BIRKENHEAD auf ein Riff, brach bald darauf auseinander und sank. An Bord waren 643 Personen, darunter zahlreiche Frauen und Kinder, nämlich Familienmitglieder von Militärangehörigen. Von den acht Rettungs- und Beibooten konnten nur drei ausgesetzt werden und blieben den Frauen und Kindern vorbehalten, die alle gerettet wurden. Seither gibt es das damals wohl zum ersten Mal gebrauchte Kommando „Frauen und Kinder zuerst!“ Die Männer, von denen rund vierhundertfünfzig den Schiffbruch nicht überlebten, waren derweil an Deck angetreten und warteten diszipliniert, bis die Boote abgelegt hatten, bevor sie in die See sprangen. Manche trieben noch die



Äquatortaufe. Der Seemannspastor predigt gegen den Geiz: „Gebt reichlich!“

Kavalleriepferde ins Wasser und sahen schauernd, wie Haie die Tiere zerfleischten – ein schrecklicher Tod, der auch viele von ihnen erwartete. Die meisten jedoch ertranken.

Seit jener Handbuchlektüre, also seit nunmehr einem halben Jahrhundert, sammle ich Berichte und Abbildungen von Schiffbrüchen. Das sind inzwischen hunderte von Dateien, doch der Untergang der BIRKENHEAD hat mich immer besonders bewegt. Sonderlich in einer Zeit des Genderwahn, denn im Krieg, bei Schiffbruch und in Zeiten der Not wird die Regenbogenfahne eingeholt. Dann gibt es nur noch zwei Geschlechter, und deren Pflichten sind selbstverständlich: Männer schützen Frauen und Kinder, Frauen schützen Kinder sowie sich selbst und damit künftige Kinder. Auf dem Bootsdeck wird endlich entschieden, was Wahn und was Wirklichkeit ist. Gewiss, in der Geschichte der Seefahrt ging es nicht immer heroisch zu. Eine vor Jahren erschienene skandinavische Studie war sogar bemüht, das Geschehen auf der BIRKENHEAD als einzigartig darzustellen. Denn in der Ideologie der

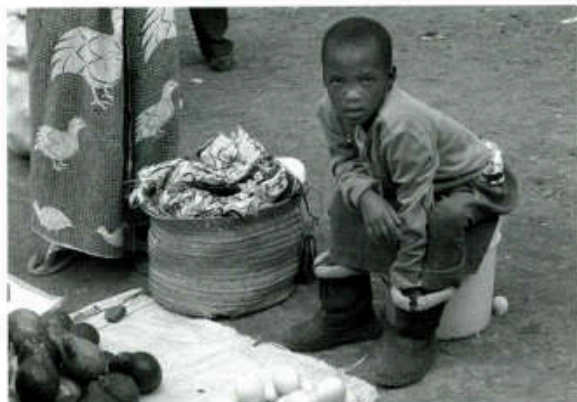
politisch Korrekten sind Helden nicht mehr gefragt. Wer dazugehören möchte, muss sich von Männlichkeit, Vernunft und der Fähigkeit zu Widerspruch und Widerstand lossagen.

An der Ostseite Südafrikas gibt es dann noch weitere Orte, die an maritime Katastrophen gemahnen. Mehr als drei Jahrhunderte lang wurde diese Küste immer wieder zum Grab zunächst portugiesischer, dann meist britischer Seefahrer, weil sie bis zur Entwicklung an Bord verwendbarer Chronometer die geografische Länge nicht zuverlässig ermitteln konnten, wenn sie aus Indien kommend das Kap der Guten Hoffnung ansteuerten. Die annähernde Berechnung der Länge nach der sogenannten Mondstanzmethode – eine Messung des Winkelabstandes zwischen dem Mond und Fixsternen – erforderte kostspielige Tafelwerke, Vorbildung und großes Geschick und wurde nur von wenigen Nautikern beherrscht. Ließ überdies das Wetter keine Beobachtung der Mittagsbreite zu, dann wurde nur noch gekoppelt. So wählte man sich manchmal schon auf dem rechten Kurs zum Atlantik oder hielt Buschfeuer für Anzeichen einer Siedlung am Kap. Dergleichen geschah wohl 1552 auf der Galeone SAO JOAO nahe Port Edward südlich von Durban. Von den sechshundert Männern, Frauen und Kindern an Bord erreichten nach dem Schiffbruch und Monate währendem Marsch lediglich fünfundzwanzig die portugiesische Handelsniederlassung an der Delagoabucht. Nicht allzu weit vom Ort jenes Unglücks entfernt, an der Pondoland Coast, scheiterte 1782 die britische GROSVENOR. Auch diesmal endeten die Leiden der Besatzung und der Passagiere – auch darunter Frauen und Kinder – nicht mit dem Schiffbruch: Von den einhundertfünfzig Menschen an Bord konnten sich zwar mehr als einhundertzwanzig auf das Festland retten, aber nahezu allen wurden eine feindselige Bevölkerung und die Naturverhältnisse zum Verhängnis. Nur achtzehn erreichten nach 650 Kilometer langen Märschen Kapstadt.

Als ich begann, mich für die Schauplätze solcher Katastrophen zu interessieren, hätte ich manchen davon gern besucht, aber während unserer Reisen nach Ostafrika und zum Roten Meer blieben uns südafrikanische und mosambikanische Häfen versperrt, weil die DDR weder diplomatische noch Handelsbeziehungen mit diesen Staaten unterhielt. Daressalam in Tansania war deshalb der erste Löschhafen. Wir lagen dort mitten in der Bucht an Tonnen, löschten Stückgut mit eigenem Geschirr und luden geringe Mengen Sisal und Kaschunüsse. Unter dem gelöschten Stückgut aus Rostock befanden sich mehrere Kisten, deren Gewicht den in den Ladungspapieren angegebenen Inhalt fragwürdig erscheinen ließ. Mit anderen Worten: Der für die mosambikanische Befreiungsbewegung FRELIMO bestimmte Inhalt war einer von mehreren Gründen dafür, dass wir zuvor nicht in Südafrika oder in der portugiesischen Kolonie Mosambik anlegen durften.

Seither ist in der Bucht von Daressalam ein moderner Hafen mit drei Kilometern Kailänge, Containerterminal, Öl- und Getreideverladeanlagen entstanden. Vermutlich gibt es inzwischen auch an Land mehr als in jener Zeit zu sehen, in der mich allein der Markt anzog: Eine bunte Kulisse sorgsam aufgeschichteter Hügel und Häuflein aus Kokosnüssen, Bananen, Papayas, Mangos, Maniokknollen, Ingwerwurzeln, Tomaten, Zwiebeln, Bohnen, Hirse, Reis, Eiern und anderem mehr neben fettigen Backwaren und verstaubtem Zuckerwerk, grauen Streifen aus gedörrtem Haifisch, Tintenfischen mit bläulichen Saugnäpfen und metallisch schillernden Makrelen. Dazwischen lachende, zeternde, schreiende dunkelhäutige Menschen in den traditionellen weißen oder schwarzen Gewändern, in bunt bedruckten Kattunkleidern oder indischen Saris. Leider besitze ich davon keine Bilder mehr, obwohl ich damals häufig fotografierte: Als ich sie über zwei Jahrzehnte später endlich hervorholte und Freunden zeigen wollte, waren nahezu alle ORWO-Dias bis zur Unkenntlichkeit nachgedunkelt und verfärbt.

Der Markt erschien mir jedenfalls sehenswerter als zum Beispiel das Nationalmuseum mit seinen wenigen und ungeschickt zusammengestellten Ausstellungstücken. Andere



Späterer Schnappschuss vom Markt in Daressalam –
im linken Stiefel war das Wechselgeld.

Besucher empfangen da vielleicht länger währende Eindrücke – so etwa vom Schädel des „Nussknackermannes“ aus der Olduvaischlucht, einem unserer frühesten Vorfahren, oder vom schönen, riesigen Feigenbaum, der noch während der deutschen Kolonialzeit gepflanzt wurde, als dort ein Botanischer Garten entstehen sollte. An die Kolonie Deutsch-Ostafrika und ihre Hauptstadt Daressalam erinnerten ansonsten nur noch einige Geldscheine, vergilbte Fotografien und ein Porträt General Paul von

Lettow-Vorbeckes im Museum sowie die Kirche und alte Regierungsgebäude draußen an der Uferpromenade. Zumindest der General ist vermutlich längst nach dem Ratschlag deutscher „Dekolonialisierungsexperten“ verschwunden, die den Menschen einreden, die koloniale Herrschaft sei ein einziges Knechten, Hängen und Schlachten, eine Zeit großer Schuld gewesen.

Doch es war wohl nicht ganz so einfach. Die in Kenia aufgewachsene Schriftstellerin Elspeth Huxley überlieferte dazu das kluge Urteil eines Häuptlings der Kikuyu: „Der Kolonialismus gleicht dem Zebra. Manche sagen, es sei ein weißes Tier, andere meinen, es sei ein schwarzes Tier, und nur sehr scharfsichtige Menschen erkennen, dass es ein gestreiftes Tier ist.“ So verraten zum Beispiel dem Deutschen entlehnte Wörter – darunter solche für den Arzt, die Schule, die Lokomotive – im Swahili, dass mit den deutschen Kolonialherren nicht nur Unterdrückung ins Land kam.

Immerhin gemahten einige der Ausstellungsstücke an den arabischen Sklavenhandel, der einst viele Millionen Afrikaner über den Indischen Ozean verschleppte, nachdem sie bei grausamen Überfällen im Landesinneren zusammengetrieben worden waren. Gewöhnlich wird – wie auf Sansibar, dem früher bedeutendsten Handelsplatz für afrikanische Sklaven an der Ostküste – nur verschämt und mit winzigen Gedenktafeln daran erinnert, seit es verbindlich wurde, allein vom Sklavenhandel der Europäer und Nordamerikaner und von den Leiden jener zu berichten, die von anderen Afrikanern an der Atlantikküste verkauft wurden. Nicht nur in Ostafrika waren es übrigens die Seeleute europäischer und amerikanischer Kriegsschiffe, die nach entsprechenden Beschlüssen ihrer Regierungen seit dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Schiffe der Sklavenhändler jagten und schließlich das abscheuliche Gewerbe zumindest auf See beendeten.

Nun gut, mir rollt wieder einmal mein Garn davon. Weiter ging es nach Mombasa mit großen Mengen Stückgut, das in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen geladen worden war. Darunter befanden sich nur manchmal vereinzelte Container, und es ging ohnehin noch recht gemächlich zu: In Daressalam wartete man häufig auf den nächsten Leichter, in Mombasa auf die nächsten Eisenbahnwaggons. Das Löschen dauerte nicht selten eine Woche und solcher Aufenthalt bescherte vielen von uns unvergessliche Erlebnisse. Zum Beispiel bot John, ein in Kenia lebender Brite, für wenig Geld, eine Auswahl aus der Fleischlast und einen Kasten Bier Fahrten in den Tsavo-Nationalpark an. Das waren großartige Eindrücke – frei lebenden Elefanten, Löwen, Büffeln, Gnus und Zebras zu begegnen und zu sehen, wie die Welt beschaffen war, bevor wir erschienen.

Im Hinblick auf einen kürzeren Zeitraum galt das auch für manchen Landgang, wenn er denn das von Portugiesen errichtete Fort Jesus einschloss. Der schroffe, von Flechten bedeckte Bau entstand erst ein Jahrhundert nach Vasco da Gamas erster Indienreise und seinem Aufenthalt in Malindi. Aber in der nahen – wenngleich von Omanis und anderen Arabern geprägten – Altstadt konnte man zumindest erahnen, wie das Mombasa aussah, das die Portugiesen voranden. Das galt auch für den Alten Hafen am Fort, in dem wir die dickbäuchigen Dhau aus Rotholz sahen, die mit dem Monsun aus Indien und Südarabien herüberkamen. Ein Gewirr aus Laufbrettern und Tauwerk verband die Schiffe, überragt von den vom Salz gebleichten Schiffskörpern, von Rahen und Masten. Angesichts der gewaltigen Rahen haben wir uns oft gefragt, wie man damit „über Stag gehen“ kann, doch leider sahen wir solch eine Dhau nie in Fahrt.

Zum Alten Hafen gehörte auch der Gestank, der von Trepang, getrockneten Fischen oder Säcken voller Schnecken und Muscheln ausging, von gesalzenen oder in Urin gewalkten Häuten, vom Speichel der Betelkauer und vom Schweiß der Lastträger. So altertümliche Ladungen wie Salzbarren, Kattunballen, Messingdrahtbündel und Schildpatt wurden dort umgeschlagen, aber es waren auch Teekisten und Säcke voller Kopra, Kaffee, Gewürznelken oder Drachenbaumharz zu sehen. Und natürlich Bündel aus gedörrten Haifischflossen, die dann im nahen Restaurant HONG KONG von der schönen Iris als Suppe serviert wurden: Die Flossenstrahlen darin sahen aus wie Glasnudeln. Dafür bezahlte man wie für andere Leckerbissen – Schildkröten- oder Trepangsuppe, mehrere Gänge



Hei lücht! Auf dem Holzmarkt von Mombasa



Vorsichtige mitreisende Ehefrauen bei einem Ausflug im Tsavo-Nationalpark



Geparden beim Mittagsschlaf im Tsavo-Nationalpark

samt Tanduri Chicken in einem der indischen Restaurants oder das wunderbare Speiseeis im von einem Italiener geführten FONTANELLA – nur ein paar Schilling. Neben solchen angenehmen Erinnerungen besitze ich noch ein ungewöhnliches Andenken an Fort Jesus: eine rostige Kanonenkugel, die ich dort von einer der Kugelpyramiden hinter den Kanonen gestohlen habe. Ich steckte sie kurzerhand in einen Einkaufsbeutel aus Plastik, bedachte dabei nicht, dass der Beutel schon wegen

der Hitze immer länger werden würde und kam nur noch knapp an dem Wachmann am Eingang vorbei.

Am besten war es freilich, mit dem Bus zum Hotel NYALI BEACH hinauszufahren und zu genießen, was eigentlich den Hotelgästen vorbehalten war: den immer wieder angebotenen Mangosaft – nirgendwo auf der Welt schmeckte er besser –, den blitzsauberen Pool oder den weißen Strand, menschenleer bis zum Horizont, weil die Gäste ein schattiges Sonnenbad unter den Palmen im Garten vorzogen.



Der weiße Strand von Nyali

Das mag nun genug sein, und ich bitte um Nachsicht: Wenn man allmählich auf das Meer des Vergessens hinaustreibt, dann sind Erinnerungen wie Wrackteile, an denen man sich noch eine Weile festhalten kann. Ähnliche Gedanken mögen – zum Beispiel und um in jener Zeit zu bleiben – John Lennon bewegt haben, als er den Text für IN MY LIFE schrieb: „There are places I'll remember all my life though some have changed ...“. Allerdings ist es zumeist ernüchternd, wenn man späterhin an Orte zurückkehrt, an denen man glücklich war. Als ich während der 90er-Jahre nochmals mit meiner Frau nach Ostafrika reiste, hat uns Mombasa enttäuscht: Das HONG KONG war geschlossen, vielleicht wegen der Nachbarschaft, die im Bierzelt gegenüber lärmte, die einst von uns bevorzugten indischen Restaurants priesen nun häufig Steaks und Burger an, und das Eis im heruntergekommenen FONTANELLA war ungenießbar. Das Gedränge der Menschen sowie der Verkehr waren bedrückend, die frühere Farbigkeit des Stadtbildes, zu der Afrikaner in ihren farbenfrohen Trachten nebst Arabern, Indern, Europäern und Chinesen beitrugen, war einer Gleichförmigkeit gewichen, zu der europäische Altkleidersammlungen erheblich beigetragen hatten. Die Touristen im NYALI BEACH mieden inzwischen den Palmengarten, um am Strand recht schnell so braun wie alte Aktentaschen zu werden, und dazwischen schwärmten Händler aller Art wie Schmeißfliegen umher. Einzig das Hotel, in dem wir wohnten, bevor uns ein Safariprogramm ins Landesinnere führte, hatte seinen britischen Stil bewahrt, und der Mangosaft war immer noch köstlich.

Nachdem die Liegezeit in Mombasa endete, folgten wir dem Verlauf der Somaliküste – der langweiligsten Küste der Welt, die damals zum Glück noch kein Hort von Piratennestern war. Eine schöne Gelegenheit für gesellige Abende am sogenannten Schwimmbecken auf der Poop: einem eisernen Rahmen mit eingehängter Persenning, in der Seewasser schwappte. Mehr als zwei Schwimmbewegungen waren nicht möglich, aber um Bewegung ging es den Benutzern auch gar nicht. Wenn die Angler erfolgreich waren oder wir von Fischern auf See Schnaps gegen frischen Fisch eintauschen konnten, dann stand dort das Räucherfass oder, in fischerarmer Zeit, der Grill. Die schwitzende Bedienung konnte sich derart zwischendurch abkühlen, bevor ihr jene ins Wasser folgten, deren Tatendrang von den angebotenen Getränken angestachelt wurde: ROSTOCKER HAFENBRÄU, WEINBLATTSIEGEL, ein Genuss, den man oft mit zeitweiliger Erblindung bezahlte, der nicht nur wegen des blauen Etikettes treffend BLAUER WÜRGER genannte Adlershofer Wodka und andere Kostbarkeiten aus der Transitlast.

Ein wenig abseits – weil sie es nicht ertrugen, wenn jemand über ihre Geschichten lachte oder Zweifel äußerte – saßen die älteren Fahrensleute, die Garnspinner und Storyteller. Sie zogen meist Mixgetränke wie Kreiselspiritus mit Himbeersirup vor. Auch der Zweite Offizier

braute mit unvergälltem, fast reinem Alkohol aus der Bordapotheke und Honig einen hervorragenden Bärenfang. Wer mithalten wollte, der benötigte allerdings anschließend eine Woche zur Genesung seiner Magenschleimhaut.

Da erzählte dann nach dem zweiten Wasserglas Unvergälltem der Storekeeper von der Zeit, in der es angeblich nur ihm gestattet war, beschädigte U-Boote der Reichsmarine zu schweißen. Gewöhnlich endeten seine Stories damit, dass er bei einem gemeinsamen Jagdausflug mit dem Staatsratsvorsitzenden – an dessen Namen er sich beim besten Willen nicht mehr erinnern konnte – einen weißen Hirsch erlegte. Dieser Abschluss gelang freilich nur, wenn ihm der Zimmermann nicht das Wort nahm, der mit knapper Not einer liebestollen Chinesin entkommen war – eine beinahe verhängnisvolle Begegnung, denn es war die Frau des Polizeipräfekten von Schanghai, die er während einer Nacht am längsten Bartresen der Welt aufgelesen hatte. Ein Nautiker hingegen, jener mit dem Bärenfang, wusste vom Verlauf einer unerforschten Geschlechtskrankheit zu berichten, von der ihn mitleidige argentinische Gauchos mit rostigen Nägeln, Rinderurin und auf der Schaufel gebratenem Asado heilten. Ringelnatz hätte da begeistert gelauscht, zumal der Funker nun einen Toast auf die „chicas más bellas de todo México“ ausbrachte und auch andere sich an ihre zwischen Tampico und Surabaya wartenden Bräute erinnerten. Das führte dann dazu, dass solche Abende oft mit Schwermut, Sprach- und Bewegungsstörungen, zuweilen sogar mit Übelkeit endeten. Ich erinnere mich dennoch gern daran. Schon deshalb, weil ich niemals das Unglück hatte, anschließend noch Geburtstag feiern zu müssen. Denn das war nun wirklich arg: Um Mitternacht pochte eine durstige 8–12 Wache zur Gratulation an das Schott, im Morgengrauen kam die Hundewache hinzu, und pünktlich nach dem Frühstück folgte ihr die 4–8 Wache. Wenn dann nach weiteren Wachgängern am Nachmittag auch noch die Decksgang erschien – ein halbes Dutzend junger Männer, nach der Drecksarbeit, etwa dem Rostklopfen, unter einer Fleisch fressenden Sonne grimmig zur Ausschweifung entschlossen –, dann wurde es besonders fröhlich und laut. Daneben, unbeachtet in einer Ecke, saß bewusstlos oder bestenfalls schlafend das Geburtstagskind.

Hinter Sokotra nach Westen steuernd, ging es ohne Aufenthalt in Aden weiter nordwärts. Das bedauerte niemand, denn seit im Südjemen eine sozialistische Regierung herrschte, war – auch wegen der Kanalschließung – aus dem zuvor lebhaften Bunkerplatz und Freihafen, in dem man westliche Elektrogeräte aller Art, die neuesten japanischen Kameras ebenso wie Schweizer Uhren, italienische Schuhe oder französisches Parfum preiswert und zollfrei erwerben konnte, ein Dattelmart geworden. Also fuhren wir vorbei und durch die Meerenge Bab al Mandeb – der seit sehr langer Zeit gebräuchliche Name bedeutet Tor der Tränen und ist wiederum ein Hinweis auf den arabischen Sklavenhandel – zu unserem ersten Löschhafen im Roten Meer: Massaua. Auch während jener Reise gab es dort nicht viel zu tun, aber die kurze Liegezeit in dem damals noch zu Äthiopien gehörenden Hafen reichte aus, um manchen Seemann glücklich zu machen. Denn in den Bars und Kneipen von Massaua ging es ausgelassen und fröhlich zu. Die Armut der jungen Frauen, die dort oft mit der Zustimmung ihrer Familien als Prostituierte tätig waren, weil ihre Arbeitskraft nicht benötigt wurde und keine Aussicht auf eine Gewinn bringende Verheiratung bestand, weckte in Betrachtern eher Zuneigung als moralisierende Vorbehalte. Jene, die sich dort begegneten, waren beiderseits alles andere als vermögend, nicht besonders erwerbstätig und entsprechend unbeschwert: Während einer späteren Reise, als meine Frau ihr Interesse für das Gewerbe der zierlichen Wüstenblumen nicht mehr bezähmen konnte, besuchte sie die Unterkünfte solcher Frauen. Dabei trug sie ein Kleid, das allen gefiel, sodass ihr angeboten wurde, mich im Tausch für das Kleid kostenlos in den Kundenkreis aufzunehmen.

Damit die Decksladung – eine Anzahl riesiger Röhren, die wohl für die Kanalisation einer Großstadt bestimmt waren – termingemäß gelöscht wurde, versagelten wir nun quer über

das Rote Meer zum Golf von Akaba. Gewöhnlich, wenn der Chief zu einer entsprechenden Begründung im Maschinentagebuch bereit war, wurde dabei nahe einer Insel gestoppt und die Gelegenheit zum Schnorcheln und Tauchen genutzt. Korallenriffe vor Inselstränden im offenen Meer sind schließlich besonders üppig, nicht verschmutzt und völlig unberührt. Es ist kaum möglich, solch ein tropisches Riff zu beschreiben – die Vielzahl von Fischen, darunter mehrfarbig gestreifte Anemonenfische, prächtig blau gepunktete Zackenbarsche, zitronengelbe Schmetterlingsfische, blauschwarze Seebader, grüne Lippfische, leuchtend farbige Pfauenkaiserfische und die vielen, vielen anderen, für die es keine deutschen Namen gibt, alle bunter als die buntesten Schmetterlinge. Sie schweben im fahlblauen Licht über lavendelfarbenen Acroporen, treffend Hirschgeweihkorallen genannt, über massiven, braunen Porites, blumenkohlähnlichen, tiefrosa Pocilloporen. Dazwischen Anemonen, Schwämme, See-, Schlangen- und Federsterne, Seeigel, Muscheln und Schnecken in verwirrender Farbigkeit und Zeichnung. Jeder Tauchgang glich einem Drogenrausch.

Akaba hingegen war ein ziemlich ödes Pflaster. Lebhafter ging es, wie wir sehen konnten, am Strand der israelischen Stadt Eilat zu, die dort an jordanisches Gebiet grenzt. Nahe an der Grenze lag auf der jordanischen Seite eine Barackensiedlung, in der arabische Flüchtlinge untergebracht waren. Man stelle sich vor, nach dem Zweiten Weltkrieg wären an Oder und Neiße Lager für Menschen errichtet worden, die aus Ostpreußen vertrieben wurden. So gesehen, herrschte im Lager von Akaba eher Friedfertigkeit, aber die Glut unter der Asche war dennoch überall spürbar: Ich habe einige arabische Häfen in verschiedenen Ländern besucht – es war überall dasselbe. Man begegnete, wie sollte es anders sein, gastfreundlichen und arbeitsamen Menschen, aber sobald von Juden die Rede war, sahen zuvor gütige Gesichter aus, als ob sie von Natterngift aufgebläht wären – ohne dass die Betroffenen, sofern sie jüngeren Generationen angehörten, vor 1967 einen Anlass dafür benennen konnten, der über gewisse Koransuren hinausging. Es dauerte lange, bis ich endlich begriff: Antisemitismus, Judenhass ist Bestandteil einer kulturellen Prägung der Mehrheit arabischer Muslime. Das blieb auch dann offenbar, wenn Israelis lange Zeit keinen Krieg mit arabischen Nachbarn führen mussten. Ich weiß, sie tun es zuweilen auch dann, wenn sie einmal nicht überfallen werden. Schließlich gehören sie einem der überaus wenigen Völker an, die wirklich „aus ihrer Geschichte gelernt“ haben. Es wäre ein Segen für Deutschland gewesen, wenn Berufspolitiker und deren Berater sowie ihre verlogenen Wegbereiter in den Medien ihre Weltanschauung durch Anschauung der Welt gewonnen hätten, bevor sie hunderttausende Muslime ins Land holten.



Letztes Röhrenfest in Akaba

Die Röhren, zuvor schattige Pausenplätze, wurden nun zum Schauplatz eines Abschiedsfestes, bevor wir nach Port Sudan ausliefen. Port Sudan war lange Zeit einer unserer bedeutendsten Löschhäfen. Denn den größten Tonnageanteil der für Ostafrika bestimmten Ladung stellten damals Ölkuchen, auch als Expeller bezeichnet, also Pressrückstände aus europäischen Ölmühlen, die in großen Mengen als Futtermittel exportiert wurden. Das galt sowohl für die Deutsche Seereederei als

auch für die gesamte von ihr seit 1967 gemeinsam mit der polnischen Staatsreederei Polish Ocean Lines betriebene Linie BALTAFRICA. Bevor es zu Vereinbarungen mit den in der Ostafrika-Konferenz vereinten westlichen Reedereien kam, waren Expeller unsere – weit unter anderen Frachttarifen vergütete – ausgehende Basisladung. Die Verschiffung von Expellern gehörte im Fahrtgebiet Ostafrika somit zu den vielen geringfügig bezahlten Wirtschaftsleistungen, zu denen der Osten Zugang hatte.

Während der Überfahrt nach Port Sudan kam der Kapitän auf die Brücke und gab mir wortlos ein Telegrammformular. Ich musste es mehrmals lesen, bis ich völlig begriff, was dort stand: „Mitreise Ehefrau 1. Offizier Lange abgelehnt“. Keine Unterschrift – ein Gruß aus jenem Zimmer im Haus der Schifffahrt, von dem man munkelte, es würde als einziges keine Nummer tragen. Es war klar, dass der Text verschlüsselt übermittelt worden war, und Kapitän Christiansen, der ihn dechiffriert hatte, wartete offenkundig auf eine Entgegnung. Wir waren nicht sehr vertraut miteinander, und ich knurrte deshalb nur, dass ich die Reederei verlassen würde, wenn man meinen Antrag während der kommenden Liegezeit in Rostock abermals nicht genehmigen sollte. Dann stand ich in der Nock und zitterte vor Wut. Einwände, die meine Tätigkeit betrafen, konnte es nicht gegeben haben. Dass meine Frau mich während der nächsten Reise begleiten würde, war mein Recht, meinerseits ein Vorrecht. Wir waren uns längst einig, keine gewöhnliche Seemannsehe zu führen: Zunächst wollte meine Frau deshalb ihren Beruf aufgeben, besuchte einen Lehrgang für Stewardessen in Rerik und würde, wenn alles glückte, ein Seefahrtbuch bekommen. Vermutlich waren es gerade diese zielstrebigsten Vorbereitungen, die den Staatssicherheitswächtern verdächtig erschienen. Es mag sein – die entsprechenden Unterlagen sind wohl zwei Jahrzehnte später wie andere in der Rostocker Heide verbrannt worden.

Ich war gern in Port Sudan. Das Löschen der Expellerladung verlief völlig problemlos, ausgeführt von groß gewachsenen, barfüßigen Gestalten, bekleidet mit einer Art Toga von der unbestimmbaren Farbe, die Schweiß und Staub auf ehemals weißem Leinen hervorrufen. Auch ohne Rudyard Kipling oder Schilderungen aus der Zeit des Mahdiaufstandes zu kennen, nannten wir sie Fuzzy Wuzzy. Es waren Halbnomaden vom Stamm der Beja: Hagere, sehnige Männer mit Mähnen wie Samson, denen man ihre Kraft nicht ansah. Die Tagestemperaturen von bisweilen fünfzig Grad schienen ihnen nichts auszumachen, wenn sie in der aufgeheizten Luke einander die schweren Säcke mit Ölkuchen zuwarfen, zu Hieven packten und dabei unentwegt sangen. Wie es mir ein arabischer Vorarbeiter verriet, verspotteten die im Arbeitsrhythmus hervorgestoßenen Liedertexte sowohl die Arbeit als auch uns. Wenn der Tag endete, sahen wir staunend ihrem Wettlauf zum Hafentor zu. Vermutlich hatten sie dort die äußeren Zeichen ihrer Männlichkeit zurücklassen müssen, nämlich Schwerter und



Begegnungen auf der Straße nach Suakin

Krummdolche, wie sie in der Wüste hinter der Stadt jeder trug. Annäherungen an diese Söhne des Landes gab es bei aller Bewunderung dennoch nicht, weil sie abstoßend rochen – erzählt wurde, sie würden ihren gewaltigen Haarschopf mit Hammelfett pflegen.

Ihre Ausdauer und Zuverlässigkeit verschafften mir und anderen viel Freizeit, die wir für Fahrten nach Suakin und zum Schnorcheln an Korallenriffen oder am Wrack der UMBRIA nutzten, wo ein mürrischer

Riesenzackenbarsch über einen Hügel aus verrosteter, von Muscheln bewachsener Artilleriemunition wachte. Wiederholte Ausflüge nach Suakin – weil es damals noch keine Stammbesatzungen gab, fanden sich immer wieder neue Teilnehmer – führten hingegen in eine noch fernere Vergangenheit. Der fünfzig Kilometer von Port Sudan entfernte Ort war einst eine bedeutende Hafenstadt, in der arabische, venezianische und portugiesische Händler lebten. Sie verdankte ihren Reichtum neben dem Handel



Mit George Koutoufas im griechischen Klub von Port Sudan

vor allem den Pilgerfahrten afrikanischer Muslime nach Mekka. Wir sahen davon nur noch Ruinen, verfallendes Mauerwerk aus Korallenkalk und die Überreste hölzerner Erker mit kostbarem Schnitzwerk und Perlmuttereinlagen. Inzwischen sind dort türkische Restauratoren tätig, während in Port Sudan wohl künftig ein russischer Marinestützpunkt entstehen wird. Am erfreulichsten war für mich und späterhin auch für meine Frau jedoch stets das Beisammensein mit Georgios oder George Koutoufas, einem Griechen, der in unserer Agentur in Port Sudan tätig war. Für Ausländer, insbesondere für Christen, war das Leben im Sudan damals überaus schwierig: Man enteignete sie, plünderte sie aus und gab ihnen dennoch keine Pässe für die Ausreise. George, der dort geboren worden war, nachdem seine aus Smyrna vertriebenen Eltern in den Sudan ausgewandert, litt darunter. Ich habe ein wenig für ihn tun können, bis er seine Mutter zur Operation nach Athen begleiten durfte und mit ihr in Griechenland blieb. Unsere Freundschaft, die seine und meine Familie einschloss, hat dann selbst jene Zeit überstanden, in der wir einander nur schreiben konnten. Kopien dieser Briefe habe ich später in meiner Stasi-Akte gefunden. Danach erlaubten bessere Jahre endlich gegenseitige Besuche.

Die Agentur informierte uns über eine Nachricht aus Rostock: Wir sollten in Ballast nach Mombasa versegeln und dort „voll Schiff“ Rohkaffee und Tee für London und Hamburg laden. Das war eine Sensation. Kaffee und Tee erbrachten im Fahrtgebiet Ostafrika die höchsten Frachtraten. Etwas musste also Ablader und Empfänger bewogen haben, mit uns Außenseitern zu verschiffen. (BALTAFRICA wurde erst 1972 Mitglied der East Africa Conference.) Ich habe nie erfahren, ob es Unzufriedenheit mit der Qualität der Ladungsfürsorge auf Schiffen der Ostafrika-Konferenz war oder ob BALTAFRICA die Frachtraten erheblich unterbot. Jedenfalls musste die Decksgang die Luken reinigen, bis auch das letzte Krümelchen Ölkuchen verschwunden war. Überdies überraschte uns, wieder auf See, ein Telegrammgewitter. Die Mitteilungen waren allesamt verschlüsselt, sodass der Kapitän mir entnervt eine längere Nachricht überließ. Als ich das zugehörige Dechiffrierheft aufgerissen hatte und den Wortlaut ermittelte, kamen mir freilich Zweifel: Da war von Whisky und Gin die Rede. Doch das Rätsel war bald gelöst. Offenbar befürchtete man in Rostock, wir würden den erwarteten Geschäftsleuten aus dem Vereinigten Königreich, aus Deutschland und der Schweiz bei einem künftigen Empfang in London WEINBLATTSIEGEL und BLAUEN WÜRGER vorsetzen. Bedauerlich, denn das wäre gewiss ein lustiger Abend geworden. Sogar das Mineralwasser war vorgeschrieben, während eine Catering-Firma für kleine Mahlzeiten sorgen würde. Der Rest betraf mich: Stauholz, Matten und alles, was sonst für die Ladungsfürsorge benötigt

wurde, sollte in Mombasa ohne Rücksicht auf die Kosten gekauft werden – dergleichen habe ich nie wieder erlebt.

Da gäbe es nun viel zu erzählen vom Stauen mit Luftschächten und in Mattenpackungen oder von den übergroßen, komplizierten Stauplänen, auf denen hundert einzelne Partien von Kaffeesäcken und Teekisten erfasst wurden. Schließlich verlangte ein Empfänger nach einem besonderen Blattspitzentee von einer Farm in Uganda, während ein anderer seinen Kaffee nur von jener Farm bei Nairobi bezog, die einst Karen Blixen gehört hatte. Viele Empfänger betrieben Farmen, die ihnen gehörten oder an Verträge mit ihnen gebunden waren. Solche Einzelpartien, manchmal nur wenige Sperrholzkisten oder fünf Dutzend Jutesäcke, waren Bestandteile von Mischungen, die dann in Europa zusammengestellt wurden, und ein Durcheinander beim Laden oder Löschen wäre schlichtweg eine Katastrophe gewesen. Es ist möglich, dass das Missgeschick eines oder mehrerer Kollegen auf Schiffen der Ostafrika-Konferenz zu der Entscheidung geführt hatte, mit BALTAFRICA zu verschiffen.

Wenn jedoch weiterhin von der Ladung die Rede sein sollte, dann führt dieser Text heute nicht mehr nach London. Dort gelangte der Schiffsname WILHELM FLORIN nach unserer Ankunft sogar in die Zeitungen. RED LINE CARRIES BLACK COFFEE, rote Linie befördert – oder fährt – schwarzen Kaffee, vermeldete eine Schlagzeile. Einzuwenden war, dass schon unsere Schornsteinmarke zeigte, dass wir zumindest hin und wieder eher blau als rot waren und dass Rohkaffee grau ist, aber so genau nimmt es die Presse nirgendwo. Und in einer für den britischen Außenhandel wichtigen Angelegenheit bezog man schon einmal politisch Stellung. THE GUARDIAN schrieb am 4. Juni 1969 gemäßigter: „At a reception on board the Wilhelm Florin yesterday, Mr H. J. Lassen, a director of DSR, said attacks on *Baltafrica* for ‚under quoting‘ were unjustifiable...“ (Während eines gestrigen Empfanges an Bord der Wilhelm Florin sagte H. J. Lassen, ein Direktor der DSR, Angriffe gegen *Baltafrica* wegen ‚Unterbietung‘ seien ungerechtfertigt ...) Gemeint ist eine Unterbietung der üblichen Frachtraten. H. J. Lassen, dessen Vornamen ich hier gern achtungsvoll und vor allem dankbar erwähnen würde und leider nie erfahren habe, war Direktor des im Jahr zuvor gegründeten Flottenbereiches Afrika. Es gelang mir am Rande jenes Empfanges, ihm von dem empörenden Telegramm zu erzählen, und er versprach, sich um die Angelegenheit zu kümmern. Tatsächlich soll er dies entschieden und schon am kommenden Tag getan haben: Es gab ja eine Fernschreiberverbindung mit dem Haus der Schifffahrt. Spannend blieb, wie der – durchaus nicht auf die Zeit der DDR beschränkte – Widerstreit zwischen denen, die Werte schaffen und jenen, die behaupten, Werte zu schützen und darunter allein die Regierung verstehen, künftig ausgehen würde.

Es war deshalb ungewiss, ob ich London wiedersehen würde, und ich verabschiedete mich – ganz und gar nicht leichten Herzens. Denn die Stadt war damals ja noch eine sehr britische und anziehende Metropole, deren Bürger sich erst daran gewöhnen mussten, dass sie zum Mittelpunkt fremder Lebensfreude wurde. Zum Beispiel im gediegenen Viertel Notting Hill, wo alljährlich das Notting Hill Carnival, ein Karneval der Zuwanderer aus der Karibik und aus Afrika, bisweilen mit Mord und Totschlag, aber immer mit jeweils hunderten von Messerstechereien, mindestens fünf Dutzend zum Teil schwerverletzten Polizisten, zahlreichen sexuellen Übergriffen und 300 Tonen Müll gefeiert wird. Als Matrose hatte ich das Glück gehabt, auf einem Küstenmotorschiff tätig zu sein, das im Liniendienst zwischen Wismar und London eingesetzt wurde. Eine lehrreiche Zeit: Schon deshalb, weil mir nach zwei Jahren Fahrzeit im Mittelmeer und im Atlantik im kurzen Wellengang der Nordsee unerwartet zum ersten Mal das Frühstück aus dem Gesicht fiel. Vor allem jedoch deshalb, weil ich nun vieles von dem kennenlernte, das ich zuvor über die harte Arbeit auf See nur gelesen hatte. Überdies gab es die Begegnungen mit London, der Swinging City der Sechziger, sozusagen Westminster im Minirock – und das durchaus nicht nur in der Carnaby Street oder der Portobello



Entspannt mit Fish and Chips auf dem (danach selbstverständlich gesäuberten) Rasen in Greenwich

Road. Besuche im Britischen Museum, in den Königlichen Museen zu Greenwich, in Galerien, diverse Literatur und eine Schwärmerei für allerlei Britisches – das schließt natürlich Engländer, Waliser und Schotten ein – lenkten seither meine Interessen. Freilich, es gab noch so viele Orte, an denen Bedeutendes geschehen war und an denen Menschen gelebt hatten, die ich schätzte. Ein Leben reicht bei Weitem nicht aus, um alles zu sehen und zum Schluss wenigstens wie Nannie Dee einen Pferdeschweif in

der Hand zu halten. Also gab ich es für einen Nachmittag auf, Londoner Hafenarbeitern bei der hartnäckigen Beschädigung von Teekisten zuzusehen. Weil man wie gesagt nicht alles sehen kann, fuhr ich genügsam hinaus nach Greenwich, stand wieder einmal auf den Planen der CUTTY SARK und bat die Galionsfigur, die Hexe Nannie Dee, um ihren Beistand. Dann für den Rest des Tages auf zwei Pints Stout mit dem Fährboot hinüber nach St Katharine Docks, Tower Hill. Dort ist einst Joseph Conrad die Stufen hinabgegangen, ein soeben erworbenes Kapitänspatent der Britischen Handelsmarine in der Tasche – ich kenne dieses Gefühl –, nachdem ein Prüfer ihn stundenlang mit Fragen über alle denkbaren Missgeschicke auf See gequält hatte.

Es kamen kurze Liegezeiten in Hamburg und in Rostock. Dort hieß es, die nächste Reise würde über Kopenhagen und die üblichen westeuropäischen Häfen ebenso wie die vorige verlaufen, und mein Antrag auf Mitreise der Ehefrau werde weiterhin bearbeitet. Das Ergebnis würde ich noch vor der Ankunft in Hamburg erfahren. Als ich daraufhin die Nerven verlor und für den Fall einer wiederholten Ablehnung meine Kündigung und eine Ablösung in Hamburg verlangte, versicherte mir ein Nautischer Inspektor, ich würde dann ohne Umweg ins Gefängnis fahren. Nun gut, mit Kündigungen ist das ohnehin so eine Sache: Manchmal werden sie erfreut angenommen. Jedenfalls war ich trotz der Versprechen sehr unsicher, als wir nach Kopenhagen ausliefen. Unsicher, das war natürlich vor allem auch meine Frau, die in Rostock ihre Sachen an Bord zurückgelassen hatte. Ich kann mich gut erinnern, wie traurig mich der Anblick ihrer Kleider in meinem Spind beim Auslaufen stimmte.

Was mir verschwiegen wurde: Sie bekam inzwischen tatsächlich einen Reisepass, musste jedoch noch mehrere Impfungen vornehmen lassen. Ich erfuhr während der gesamten Liegezeit in Kopenhagen nichts davon. Als wir von dort zur Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal ausgelaufen waren, wartete meine Frau schon in der Lotsenstation Warnemünde auf den Morgen und auf die WILHELM FLORIN. „Wegen einem kleinen Mädchen macht doch so ein großes Schiff keinen Umweg“, sagte einer der Lotsen, aber er lächelte dabei. Sie glaubte seinem Lächeln erst, als das Lotsenboot mit ihr auf die Außenreede hinausfuhr, die Fender die Bordwand berührten und zwei Männer ihr die Jakobsleiter festhielten. Während sie hinaufkletterte, führte der damalige Matrose Manfred Wolf die Sicherheitsleine. Er rief mich kürzlich aus Leipzig an, und somit hatten die BORDGESCHICHTEN wieder einmal die Erinnerungen zweier Seeleute zusammengeführt.

Und ich, das einzige Mitglied der Schiffsführung, das von den Vorgängen zuvor und von der Ankunft meiner Frau nichts wusste? Ich schlief noch, denn es war drei Uhr morgens, und meine Wache hatte noch nicht begonnen. Da küsste mich jemand wach.

Ach, rote Linie, wir hatten gute Tage miteinander! Es war nun einmal unsere beste Zeit: „Sagt mir doch, war das nicht die beste Zeit, jene Zeit, da wir jung und auf See waren und nichts besaßen, auf See, die nichts gibt außer harten Schlägen – und manchmal eine Gelegenheit, die eigene Stärke zu spüren?“ (Joseph Conrad, „Jugend“)

Für Kapitän Sigurd Christiansen, dem ich Fürsprache verdanke, ging diese schöne Geschichte allerdings sehr übel aus und endete mit einem zweifelhaften Erfolg der Schnüffler im Zimmer ohne Nummer. Er hatte in Hamburg seine Geliebte an Bord kommen lassen und stellte sie am Kapitänstisch als seine Nichte vor. Natürlich wurde von den Begleitern des Flottenbereichsdirektors oder von einem Denunzianten an Bord nachgeforscht, wer diese Nichte war. Später ging das Gerücht um, es sei eine sogenannte Republikflüchtige gewesen. Jedenfalls wurde Kapitän Christiansen das Seefahrtsbuch entzogen. Er war künftig als Springer im Rostocker Hafen tätig.

Wolfgang König

Reise in die Vergangenheit

Nach dem Ende meiner Fahrenszeit verspürte ich immer wieder den Drang, noch einmal mit einem Frachtschiff in See zu stechen. Mein Seefahrtsbuch bekam ich nach dem Ausscheiden nicht wieder zurück, plötzlich war ich nicht mehr vertrauenswürdig genug. Nach dem gesellschaftlichen Umbruch zählten andere Dinge, wie zum Beispiel Arbeit haben oder zu behalten. Als ich in den Ruhestand ging, tauchte dieser Wunsch immer wieder auf. Jeder Besuch in Rostock wurde mit einer Fährfahrt nach Gedser und zurück beendet. Besser als gar nichts, aber richtige Seefahrt war das nicht. Nach zwei „Test“-Reisen mit einem Feeder-Containerschiff und einer Reise mit der 334 Meter langen CMA CGM HUGO von der Ostküste Südamerikas über den Atlantik nach Südostasien suchte ich lange nach einer neuen Reise. Schließlich stieß ich auf ein Angebot, was ich gar nicht glauben wollte. Es handelte sich um eine Tramp-Reise auf dem Stückgutfrachter MS GREY FOX, Baujahr 1998, Länge 192,37 m,



CS GREY FOX (2016)

Breite 26,7m, Tragfähigkeit 33.684 t. Das war's, Seefahrt wie in alten Tagen. Die Länge der Reise wurde mit 55 bis 65 Tagen angegeben. Dass daraus dann 96 Tage werden sollten, wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Am 1. September 2016 ging ich in Brake voller Begeisterung an Bord. An der Pier standen Kisten, Maschinen, Stahlkollies, ein kleines Flugzeug und eine komplette Brauerei zum Verladen bereit. An Bord wuselten Stauer, Laschgangs und ein Supercargo herum. Ein sehr vertrauter Anblick. Nachdem mich ein Matrose in meine Kammer gebracht hatte, wurde ich erst einmal mir selbst überlassen. Die Crew hatte anderes zu tun, als sich um den Passagier zu kümmern. Null Problemo. Mein Quartier hatte ich in der Eignerzimmer Steuerbord im D-Deck gefunden. Sie maß etwa 26 Quadratmeter – Wohnzimmer, Schlafzimmer, Nasszelle sowie ein kleiner Flur und ein eigenes Außendeck. Das Wohnzimmer im chinesischen Stil eingerichtet und urgemütlich mit Plüschsofa und Polsterstühlen ausgestattet. Die Crew bestand lediglich aus zwei Nationalitäten. Alle über Deck, vom Steward bis zum Kapitän, kamen aus Myanmar (Burma), alle unter Deck vom Oiler bis zum Chief kamen aus Polen. Von Brake aus ging es nach Antwerpen und dann rüber Richtung USA.

Am 14. September lagen die Azoren querab und das Schiff machte einen Kurswechsel, verbunden mit meiner Hoffnung, dass endlich das Rollen aufhört. Das Schiff war, ähnlich wie unsere Typ IX-Schiffe, ein Schaukelpferd mit einer unwahrscheinlich kurzen Rollzeit. Nachdem sich nachts noch die letzten nicht weggestauten Sachen in der Kammer ordentlich verteilt hatten, dachte ich nun wäre alles gut. Aber falsch. An schlafen war überhaupt nicht zu denken. Ich rollte in meiner Koje in einer beängstigenden Geschwindigkeit von einer Seite auf die andere, immer bemüht, und das ist kein Witz, nicht aus der Koje zu fallen. Schlingerleisten gab es nicht. Also bin ich im Wohnzimmer auf mein gemütliches Ecksofa zum Schlafen gegangen. Mit dem Auf und Ab gab es keine Probleme. Die nächsten Tage schlief ich ziemlich gut. Ein Genuss, dem Schauspiel zuzusehen, wie der Horizont an der Reling hoch und runter vorbeischoß, wie die Kräne an den Wolken vorbeisausten. Das war die Seefahrt, die ich so liebe.

Die ersten US-Häfen hießen Norfolk und Newport. Ich wusste, dass die Einreise in die USA schwierig werden würde. Aber wie schwierig, das hat mich dann doch überrascht. 9/11 warf noch immer seinen Schatten.

Beim Einlaufen in Norfolk (Virginia) habe ich mich in unsere gute alte Fahrenszeit zurückversetzt gefühlt. Zuerst wurden alle Flaggen durch nigelnagelneue ersetzt, na gut. Aber dann kam die Immigration an Bord. Ein Gefühl wie damals, als wir uns alle beim Auslaufen in der Messe versammeln mussten. Diesmal nahmen wir mit unserem Pass oder Seefahrtsbuch im Gang vor der Offiziersmesse Aufstellung. Dann traten wir einzeln ein, wo uns ein grimmig schauender Officer empfing. Ich glaubte fast, der wäre mal im Rostocker Überseehafen bei den „Organen“ in die Lehre gegangen. Jeder wurde peinlichst genau und fortwährend grimmig angeschaut. Der Name wurde verglichen und abgefragt. Er las sie laut ab und wir mussten ihn danach aufsagen. Mit mir kam er gar nicht klar. Passenger – das verstand er noch, aber dann. Er: „Why? Business?“ Ich: „No Sir, holiday.“ Er: „What, holiday on a cargo-ship – why?“ Ich: „Why not, Sir.“ Er: „What do you do the whole days?“ Ich: „Nothing, Sir, I'm looking round the ocean.“ Dem Chief Mate stand mittlerweile der kalte Schweiß auf der Stirn. Nach langem Überlegen und intensivem mich Ansehen, ich glaubte bei ihm ein leichtes Kopfschütteln bemerkt zu haben, bekam auch ich den Stempel in meinen Pass. Mein Chief Mate konnte mich gar nicht schnell genug aus der O-Messe heraus bekommen. Und

dabei war ich doch nur ein harmloser Passenger. Übrigens, auf diese Prozedur wurde auch nicht verzichtet, wenn das Schiff mitten in der Nacht einlief.

Nach einem Schlenker über Tampico und Altamira liefen wir zurück in die USA. Nun hatte es uns erwischt, einlaufen in Houston mitten in der Nacht. Das Unheil nahm seinen Lauf. Festmachen um 1.30 Uhr. Die Crew versammelte sich brav an der O-Messe. Zuerst kam der Agent, der mir gleich für den Morgen ein Taxi zum Houston Space Center bestellte. Dann kam der Immigration Officer. Wie jener in Norfolk ein Bulle von Mann, nur diesmal ein Weißer. Aber die Kollegen müssen alle die gleiche Ausbildung genossen haben, grimmig bis zu den Schnürsenkeln. Als erstes jagte er uns, die es gewagt hatten um 3 Uhr nachts auf den Stühlen in der Messe zu sitzen, mit einer mürrischen Handbewegung raus. Es folgte the same procedure as last time. Auch er wunderte sich über den Passenger, der keinen Job hat. Er erklärte mir, dass er sehr wohl schon Passagiere kennengelernt habe, aber die hätten alle einen Job besessen. Als ich ihm dann erklärte, dass ich einmal in einem richtigen Job zur See gefahren wäre, war die Welt für ihn wieder in Ordnung und er stellte mir ein Landgangsticket bis zum 6. Februar 2017 aus. Da sagte noch einer, die Amis wären nicht nett.

Um 9 Uhr stand ich an der Reling, um mich vom bestellten Taxi ins Houston Space Center bringen zu lassen. Nach 30 Minuten Warten wurde ich unruhig. Also hin zum Alten. Der meinte, er kümmere sich. Nach zehn Minuten tauchte der Shuttle auf, der mich zum Gate bringen sollte, eine Art Golf Caddy. Nach 40 Minuten hatte ich mich meinem Ziel schon um 500 Meter genähert. Das Gate bestand aus einer kleinen Hütte, ähnlich der am Check Point Charly in Berlin. Da saß ich nun, mitten auf einer staubigen Straße, an der im Minutentakt riesige amerikanische Trucks ihre Ladung rein oder raus brachten. So besaß ich die Zeit, die vielfältigsten und unterschiedlichsten Trucks einschließlich ihrer Fahrer kennen zu lernen. Nach zwei Stunden, als ich alles und alle kannte, wieder call the captain, nicht gerne, denn der hatte bestimmt anderes zu tun. Er kümmerte sich. Nach 15 Minuten bemerkte ich eine winkende Frau, die im Aussehen unserer Deckscrew sehr ähnelte. Wen meinte sie wohl, nur ich saß mutterseelenallein mitten auf einer texanischen Landstraße rum. Ich also hin, sie meinte mich wirklich. Sie und ihr Mann, der im Auto saß, kamen von der Seemannsmission.



Schleuse in Antwerpen



New Orleans

Von Houston ging die Reise weiter nach New Orleans. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, den Mississippi mit einem Seeschiff hinauf zu fahren. Bis zum Liegeplatz brauchten wir zehn Stunden. Dort lagen wir etwa fünfzehn Autominuten vom French Quarter entfernt.

Den nächsten ganzen Tag verbrachte ich in New Orleans, nicht alleine, sondern mit vier Crewmem-

bers. Die wollten zum Shoppen. Das ist zu verstehen, wenn man weiß, wie oft sie in den neun Monaten, die sie am Stück an Bord verbringen, an Land kommen. Ich konnte mir wiederum das Taxi sparen. Ein Van fuhr vor, in den wir alle fünf reinpassten. Der Van gehörte Mr. Preston. Mr. Preston war Inder und nannte sich sales manager. Schloss ich die Augen und hörte ihm zu, wie er redete und im Fahren Geschäfte tätigte, dachte ich, ich wäre wieder mitten in Bombay. Kein Wunder, von dorthier kam Mr. Preston. Er hatte bald herausgefunden, welche Position ich an Bord habe – keine. Als er dann noch erfuhr, dass ich auch zur See gefahren bin und auch Indien kenne, kriegte er sich gar nicht mehr ein. Er war auch einst als Nautischer Offizier zur See gefahren. An jedem Gate stellte er mich, ob es die Leute interessierte oder nicht, als den „gentleman from Germany who was in the past a seaman and now a passenger“ vor. Dann bekamen die watchmen noch zwei Büchsen Sprite und er fuhr zufrieden weiter. Natürlich mussten die Visitenkarten ausgetauscht werden, mit dem Hinweis, falls ich wieder einmal nach New Orleans käme, mich unbedingt bei ihm zu melden. Er drückte mir dabei mehrere Prospekte in die Hand. Er würde alles planen, mich fahren und alles für kleines Geld. Ich glaube, das würde er tatsächlich machen. Damit gar nichts schief gehen konnte, bekam ich zum Abschied noch fünf Visitenkarten von ihm, sicher ist sicher. Also, wer in New Orleans Urlaub machen möchte, call me first and then Mr. Preston.

Der Mensch denkt, aber der liebe Gott lenkt. Am Tag darauf verklickerte mir der Alte den weiteren (vorläufigen) Reiseplan. Demnach würden wir am nächsten Tag nach Port Arthur laufen und dort für zwei Tage bleiben. Dann zurück nach New Orleans für fünf bis sechs Tage. Wir lägen im Fluss vor Anker, aber es würde ein Boot gechartert, welches frühmorgens käme und uns nachmittags wieder an Bord brächte. Anschließend ginge es rüber nach Liverpool und Immingham. Dann nicht wie geplant nach Hause, hallo Trumper, nein, sondern runter nach Bilbao. Und dann? Der vorläufige neue Einlauftermin in Brake läge in der ersten Dezemberwoche. Nach dieser Auskunft glaubte ich, mir am nächsten Tage Zahnpasta und Haarwäsche kaufen zu müssen.

Von New Orleans liefen wir also weiter nach Port Arthur. Aus den zwei dafür veranschlagten Tagen wurden elf. Erst wurde die Braunkohle, die wir in Gent als Schüttgut in allen vier Luken geladen hatten, nur mit einem Kran gelöscht. Nach sieben Tagen gingen wir im Fluss vor Anker. Eine Firma kam an Bord und reinigte alle Luken. Danach liefen wir wieder ein und bekamen weißes Soda als Schüttgut.

In Port Arthur genoss ich einen tollen Tag. Ich sah ein „Bayou Café“. Ich dachte, gut, jetzt einen schönen Kaffee. Ich hätte mir bei dem Namen allerdings schon denken können, dass das kein normales Café war. Wir befanden uns ja schließlich in den Südstaaten. Ein uriges

kleines Restaurant. Natürlich, Bayou, Cajun Küche vom feinsten, Crab, Crawfish, Shrimps, Chicken, Bohnen, alles was ich nur aus Büchern und Fernsehen kannte, gab es dort. „Where are you from?“ „Germany? Great!“ Anscheinend schien irgendjemand irgendwann schon einmal in Deutschland stationiert gewesen zu sein. So auch hier, ein Bruder und ein Vater. Einer in Fränkfort und einer natürlich in Böörlin on the Böörlin Wall. Wer wo war habe ich nicht so recht verstanden. Sie wechselten ständig zwischen Französisch und Englisch.

Am Ende der Diskussion sollte ich bis zum Abend dort bleiben, und es war erst kurz nach 12 Uhr. Nachdem ich ihnen so recht und schlecht meine Bedenken zu dieser Einladung geschildert hatte, erklärten sie mir, das sei gar kein Problem. Einer von ihnen würde mich vom Schiff abholen und auch garantiert wieder zurückbringen. Mit Gegrummel im Bauch, ob ich auch alles richtig verstanden habe, sagte ich zu.

Pünktlich wurde ich abgeholt. Als ich ankam, herrschte schon eine tolle Stimmung. Die meisten der Leute kannten sich und als ich eintrat, waren sie schon auf mich eingestimmt. „The German is here.“ Ich wurde von Tisch zu Tisch weitergereicht. Noch mehr Leute waren selber in old Germany gewesen oder kannten jemanden, oder kannten jemand, der jemanden kannte, der in Deutschland stationiert gewesen war. Beim Thema Bier wunderten sie sich sehr. Ein DEUTSCHER, der KEIN BIER trinkt! Als ich ihnen erklärte, mein kranker Magen wäre der Grund, natürlich würde ich sonst Bier trinken, wo käme denn sonst mein dicker Bauch her, war ihre Welt wieder in Ordnung. So verbrachte ich einen unvergesslichen Abend und bin fast mit der gleichen Menge Geld wieder an Bord zurück gekommen, wie ich losgefahren war, obwohl ich sehr gut gegessen hatte.

Zurück nach New Orleans. Diesmal fuhren wir den Mississippi vierzehn Stunden hoch und gingen im Fluss vor Anker. Dort haben wir aus Schuten mit Kränen Tierfutter als Schüttgut geladen. Anschließend lief das Schiff nach Savannah.

Ich habe mich immer gewundert, dass die polnischen Offiziere sehr unregelmäßig zum Essen in der O-Messe erschienen. Als ich dann bei ihnen zu einem Frisörtermin erschien, wusste ich warum. Ich bekam zur Begrüßung erst einmal einen Teller mit frisch gebratenen selbstgemachten Kartoffelpuffern. Die machten sich oft ihr eigenes Essen. Bratwurst, polnische Knacker, leckere Eintöpfe usw. Bei unserem sich anschließenden tödlichen Gelage muss ich wohl in ihren Verteiler aufgenommen worden sein. Puffer, Bratwurst im Maschinenkontrollraum, und der Chief gab mir ein Glas mit deutschem Kartoffelsalat.



Der Autor bei Näharbeiten

Einmal Seemann, immer Seemann, heißt es ja wohl. Auf der Überfahrt nach Liverpool saß ich nach dem Abendbrot in meiner Kammer, als plötzlich Bootsalarm ausgelöst wurde, wieder und wieder und wieder. Es erfolgte keine Durchsage, Übung oder so. Der Kapitän und der Chief Mate hatten gerade noch mit mir am Tisch gegessen und nichts dergleichen gesagt. Also los, lange und warme Kleidung angezogen, Arbeitsschuhe an, Schwimmweste um und vorsichtshalber noch meine kleine Taschenlampe mit Kurbelakku eingesteckt. Auch meine Blutdruck-Tabletten habe ich in die Tasche gestopft. Die schwere Tasche mit dem Überlebensanzug geschnappt und außen runter aufs Poop-Deck zur Musterstation. Ich legte eine



super Zeit hin und war der erste vor Ort. Komisch nur, ich blieb es auch, keiner weiter kam. Auch hörte ich keinerlei laute Geräusche, die auf ein Manöver hindeuteten. Also bin ich zur O-Messe gegangen und sah in lauter erstaunte Gesichter. Der Kapitän, Chief Mate und zwei Ingenieure saßen ganz entspannt beim Abendbrot. Wütend fragte ich: „What the hell is that, it was man overboard alert!“ Sie erklärten mir, es wäre doch nur ein Fehlalarm gewesen. Wäre eine kurze Durchsage nicht angebracht gewesen? Sie hatten halt nicht mit einem gut ausgebildeten DSR-Seemann gerechnet, Alarm ist Alarm. Mittlerweile floss mir der Schweiß aus allen Poren und ich war pitschenass. Wütend stieg ich mit dem ganzen Scheiß wieder die 56 Stufen hoch in meine Kammer und ab unter die Dusche. Beim nächsten Alarm würde ich warten bis sie mich holen.

Die Nautik hatte wieder einmal recht gehabt, wie eigentlich immer. Nordatlantik und Biskaya hatten uns fest im Griff und machte ihrem Namen alle Ehre. Wir wurden so richtig durchgeschüttelt und liefen nur noch elf Knoten. Wieder und wieder rutschte alles raus, runter und fiel durcheinander, obwohl ich dachte, alles seefest gemacht zu haben. Stühle fielen um, Schubkästen rutschten aus den Möbeln, das reine Chaos. Seit Tagen rannte ich nur noch Berge hoch und wieder runter. Dadurch, dass wir so tief im Wasser lagen, hatte man bei jedem starken Brecher das Gefühl, dass das Schiff kurz anhält, zittert und sich richtig schüttelt. In einer der Nächte hatte ich nur drei Stunden geschlafen. Unsere Kojen früher waren recht schmal gewesen, sodass man sich links und rechts schön verkanten konnte. Bei meiner breiten Koje ging das leider nicht. Ich krallte mich wie ein Krake bäuchlings auf meiner Matratze fest. Mit der rechten Hand zwischen Matratze und Wand und dann schön die Matratze festhalten. Das verhinderte, links aus der Koje geworfen zu werden. Aber auch in die andere Richtung musste man sich absichern. Ich hatte einen Moment nicht richtig aufgepasst, als ich wie ein Geschoss an die Wand geschleudert wurde. Ich konnte gerade noch den Kopf etwas runter nehmen, damit es nicht die Nase erwischt. Dafür bekam ich auf der Stirn eine wunderschöne riesige Beule, die langsam so dunkelblau wurde wie es die Biskaya draußen war. Aber ein Indianer kennt keinen Schmerz. Nun konnte ich die Frage beantworten, die ich mir bei jeder Gedser-Überfahrt gestellt hatte. Ich war noch seefest!

Zum Abendbrot verbrannte ich mir mal wieder meine große Klappe, im wahrsten Sinne des Wortes. Es gab Shrimps-Pfanne nach Myanmar Art. Sehr, sehr lecker. Also bestellte ich nur Shrimps ohne Reis. Dabei dachte ich mir, dort wo sonst der Reis liegt, hätten viele Shrimps

Platz. Und meine Rechnung ging auf. Ich bekam einen groooßen Teller voll Shrimps. Als ich um Nachschlag fragte, bedauerte der Steward, unsere wären alle, nur von denen für die Crew wären noch welche übrig. Aber die wären little spicy. Mhm, er sagte little spicy und nicht spicy, wird schon nicht so schlimm werden. Okay, dann Nachschlag bitte. Er sah mich an, als wenn ich die Kronjuwelen klauen wollte. Er murmelte etwas wie: „I have told him, little spicy ...“, und ging. Dabei wackelte er mit dem Kopf wie eine chinesische Winkekatze mit der Pfote. Als er zurückkam mit einer ziemlich kleinen Portion, stellte er mir wortlos ein Glas Saft dazu hin und ging. Nach dem ersten Bissen bekam ich keine Luft mehr. Dann liefen mir die Tränen ohne Halt, und ich hatte das Gefühl, in meinem Mund befinde sich ein offenes Feuer. Nach einer Schockstarre war das Glas Saft im Bruchteil einer Sekunde ausgetrunken und der Toast schoss hinterher. Der Steward stand, wie auch die halbe Crew, hinter mir. Er reichte mir mit einem vorwurfsvollen Blick das zweite Glas Saft. Und er konnte es sich nicht verkneifen zu sagen: „I said him, little spicy ...“ Wer nicht hören will muss fühlen, im wahrsten Sinne des Wortes.

Am 18. November war die Ladung in Liverpool raus, die Kräne waren aufgelegt, Luken zu und seefest. Es konnte losgehen, aber in der Nacht zuvor ging das Schleusentor kaputt. Reparatur einen Tag oder zwei oder drei oder ... Es war wie verhext, das Schiff wollte mich nicht loslassen. Nach neun Tagen in Liverpool liefen wir schließlich rüber nach Immingham. Sie hatte mich wieder, die Irische See. Und wieder schüttelte, schubste und stieß sie mich durch die Gegend. Alles laschen was nicht niet- und nagelfest ist. Im Schlaf merkte ich, dass es irgendwie abwärts ging. Instinktiv, das lernte ich ganz schnell, fuhr meine Hand blitzschnell zwischen Matratze und Wand. Es war keine Minute zu spät, sonst hätte ich vor der Koje gelegen. Also wieder das alte Spiel, Bauchlage und wie ein Krake in die Matratze krallen. Einerseits musst du aufpassen, dass du nicht aus der Koje fällst und andererseits, dass du nicht die Wand küsst. Also muss die Hand einmal kräftig halten, damit man nicht rausfällt, aber dann sofort kräftig gegenhalten, wenn dir die Wand im Sauseschritt entgegenkommt. Ein schönes Spiel mitten in der Nacht. Ich hatte alles in der Kammer seefest gemacht. Alle Sessel lagen dort wo sie sollten, die Schubkästen waren gut gesichert. Alles gut, dachte ich, aber denkste. Es polterte in den Schubkästen und im Kühlschrank fand wohl eine Party statt. Ich lag aber so gut verkeilt, dass das mir jetzt wurstegal war, nur nicht aufstehen. Also ließ ich es rollen und poltern.

Am 25. November liefen wir in Immingham ein und haben unser Tierfutter gelöscht. Nach fünf Tagen Liegezeit liefen wir dann Richtung Bremen aus. Am letzten Novembertag warfen wir vor Helgoland Anker. Zwei Tage später liefen wir in Bremen ein und haben im Industriehafen fest gemacht. Nach 96 Tagen



Der Autor beim Anbeten der Sonne

und 15 angelaufenen Häfen ging die Rundreise hier zu Ende. Ich wäre gerne noch bis Bilbao mitgefahren und von dort mit dem Bus nach Hause gereist. Aber die Reederei machte nicht mit. Verständlich, ich hatte für 60 Tage bezahlt und war die restlichen 36 Tage umsonst mitgefahren. Die sagten sich: „Genug ist genug.“ Es wird schwierig für mich werden, eine Reise zu finden, die diese toppen kann. Sicher ist aber – es würde eine neue geben.

Mit einem Schweizer über den Atlantik

Am Tag 12 hat der Seegang zugenommen. Es ist schon eine gewaltige Schaukelei, für mich bisher allerdings kein Problem. Nur Konrad stellt langsam das Essen ein. Aber es gibt ja überall Handläufe und Haltegriffe und solange wie der Koch noch arbeiten kann und kein Geschirr durch die Gegend fliegt, schaukeln wir nicht wirklich.

Ich habe eine Transatlantikreise von Bremerhaven nach Guayaquil auf CSAV LARAQUETE der deutschen Reederei Hammonia, Flagge Liberia, gebucht. Das Schiff hat 52.000 tdw, eine Länge von 261 m und eine Breite von

32,25 m. Das verrät mir noch immer mein Tagebuch.



Der Autor

Ich sollte wohl nochmals Englisch lernen. Diese Feststellung treffe ich nach dem ersten Kontakt mit der Gangwaywache und der Übergabe von Reisepass und Impfausweis. Mein Quartier befindet sich im G-Deck, direkt unter der Brücke. Es handelt sich um die Eignerkammer, eine Wucht. Die Messen liegen auf dem B-Deck, also ein herrliches Treppentraining. Ein Fahrstuhl ist natürlich auch vorhanden. Nach einem kurzen Erkundungsgang stellt sich mir Konrad, der mitreisende Schweizer, vor. Ehemaliger Banker, jetzt Rentner, der von Ecuador wieder nach Hause fliegen will. Wir beide werden am Kapitänstisch sitzen. Er hat es mit seinem Quartier nicht so gut getroffen und blickt aus seiner Kammer nach achtern

auf eine Wand Container. Der Alte ist Rumäne, der Rest der Besatzung besteht aus Polen, Ukrainern, Rumänen, Philippinos, ein bunter Haufen. Von den acht Offizieren kommen sechs aus Rumänien, einer aus Polen und ein weiterer aus Ungarn. Der Master ist Jahrgang 1966, der Chief Mate (Ungar) 1974, die Navigational Watch Officers 1984 (Rumäne) und 1986 (Pole). Chief Engineer 1972, Second Engineer (1983) und Engineering Watch Officer 1984 (alle Rumänen). Die restliche Crew aus 13 Leuten besteht durchweg aus Philippinos. Ohne Englisch läuft hier nichts.

Noch liegen wir am Europa Gate Container Terminal in Bremerhaven. Die Be- und Entladung der Container ist eine hochinteressante Sache, man kann stundenlang zuschauen. Eine Stunde nach Ende der Ladearbeiten, kurz vor Mitternacht, stechen wir in See.

Am Morgen mache ich es mir am Fenster meiner Kammer bequem, freie Sicht nach vorn. Ich halte Ausguck nach gewohnter Art bis wir vor Rotterdam eintreffen. Wir packen uns erst einmal auf Reede. Gelegenheit mit meinem Mitreisenden ins Gespräch zu kommen, mit dem ich mich als einzigen in meiner Muttersprache unterhalten kann. Er entpuppt sich als ein Mensch, der sich für Politik interessiert, besonderes Interesse am Leben in der DDR und

meiner Zeit im Knast hat. Nicht was der Leser denken mag: Nach dem Ende der Seefahrt verschlug es mich als Beamter in den Justizvollzugsdienst, darum. Er selbst legt großen Wert auf seine Schweizer Neutralität und ist aus diesem Grunde einem Ostdeutschen gegenüber weniger voreingenommen als abgehangene Bundesbürger.

Kaum unterwegs und schon beginnt die Mangelversorgung – die Zigaretten sind alle.

Erst auf See besteht wieder die Möglichkeit zum Kauf. Mein Schweizer hat Erbarmen mit mir. Er spendiert eine Schachtel SELECT – so etwas ganz Leichtes aus Schweizer Produktion, schlecht für Leute, die von Bord her LUCKY STRIKE gewohnt sind.

Das Schiff legt ab mit dem Zielhafen Antwerpen. Konrad besucht mich und bei einer Zigarette kommen wir ins Plaudern. Es gibt schon große Unterschiede zwischen Deutschen und Schweizern, muss ich feststellen. Heute sei Sonntag und da gehe man in der Schweiz in die Kirche. Die Verhältnisse lagen in unserem Land etwas anders und ich hoffe, dass sich für dort Sozialisierte diese Umstände nicht schädlich auf eine Ozeanüberquerung auswirken. Mit Göttern ist nicht zu spaßen. Das weiß jeder, der schon einmal eine Äquatortaufe über sich ergehen lassen musste.

Wir finden in den kommenden Tagen noch mehr Gelegenheit, uns über das Leben im Sozialismus auszutauschen. Bei diesen Gesprächen fühle ich mich in tiefste DDR-Zeiten zurückversetzt. So wie die Fragen von Konrad lauten, kann ein Außenstehender offensichtlich überhaupt nichts davon begreifen. Mit der Zeit sind die gegenseitigen Lebensgeschichten fast ausgetauscht bis zu den Kindern und Enkelkindern. Den Knast haben wir schon durchgehechelt, jetzt interessiert sich Konrad sehr für meine Fahrenszeit, und ich muss feststellen, dass seine Schweizer Mentalität der sächsischen sehr ähnelt. Später geht es um das Thema Sport und ich erfahre, dass er an Läufen bis zu 100 km teilgenommen hat. Ich von meiner Seite konnte interessante Einblicke in den Fechtsport liefern. Es ist schon merkwürdig wie wir miteinander übereinstimmen. Er möchte auch eine Seebestattung wie ich, aber im Mittelmeer, dort sei es wärmer.

Immer noch ist der Transitshop versiegelt, keine Möglichkeit an Zigaretten und Alkohol zu kommen. „Tomorrow“, sagt der Stewart. Also immer noch einen Tag warten. Wir hätten gerne den Maschinenraum mit den 50.000 PS besichtigt, doch die Kapitän sagt: „No!“, warum auch immer. Vielleicht sollen wir die Rudersklaven dort unten nicht sehen?

Die Crew hält sich zu uns immer noch auf Distanz. Naja, vielleicht ändert sich das im Verlauf der Reise, sie hat ja erst begonnen. Koch und Hilfskoch sind zwei lustige Gesellen, Philippinos, mit denen wir unseren Spaß haben, vor allem der Schweizer, der Englisch besser als ich beherrscht.

Nach einem Tag des Wartens erreichen wir gegen Mittag die Scheldemündung, sind vier- einhalb Stunden später in der Antwerpener Schleuse und eine weitere Stunde später fest. Am nächsten Tag zum Mittagessen lassen sich zwei Zöllner an unserem Tisch nieder. Einer von ihnen, der gut Deutsch spricht, konnte sich noch an die Schiffe der DSR erinnern und das nach fast 25 Jahren! Zum Abschied überreichten sie uns eine Schachtel belgischer Meeresfrüchte aus Schokolade. Ja, die belgischen Zöllner waren schon immer ein besonderes Völkchen. Als ich meinte, die Schachtel hätten sie vorher auf einem anderen Dampfer konfisziert, konnte sich Konrad vor Lachen kaum halten. Er schwärmt von seiner Toblerone. Um 17.25 Uhr legen wir in Antwerpen ab mit dem Ziel Panamakanal. Am nächsten Tag



Konrad, der mitreisende Schweizer

verbringe ich zwei Stunden beim Chief Mate auf der Brücke. Toll, diese Computer und Navigationsgeräte von heute, wenn ich an meine Zeit als Rudergänger und Wachmatrose zurückdenke. Das Radar zeigt nicht nur die Schiffe in der Umgebung an, sondern auch deren Namen. Und auch vom Autopilot bin ich stark beeindruckt.

Am neunten Tag der Reise klingelte der Wecker eine Stunde zu zeitig, weil ich vergessen habe, diesen eine Stunde zurückzudrehen. Der Vorgang wird sich noch fünfmal wiederholen. Zum Glück noch in der Kammer gemerkt, während Konrad etwas zu früh in der Messe auf sein Frühstück hoffte.



Inzwischen geht es auch etwas lockerer im Umgang mit der Besatzung zu. Auf der Brücke liegen DVDs für das TV in der Kammer, während das Radio keinen Ton mehr von sich gibt. So sind wir Passagiere inzwischen vom Weltgeschehen abgeschnitten wie zu Zeiten der Segelschiffer. Zu DSR-Zeiten legte der Funkoffizier wenigstens noch die meist wenig gehaltvolle Schiffspresse in der Messe aus. Mit einem Vorrat von 20 DVDs verlasse ich die Brücke, welche die nächsten Tage auf See überbrücken helfen sollen. Inzwischen macht das Schiff die Bewegungen, unter welchen man sich Seefahrt vorstellt. Trotz seiner Größe hebt und senkt es sich in der langen Dünung und rollt auch kräftig nach beiden Seiten. Der Dampfer schaukelt ganz wunderbar – Seefahrt pur. Mein Konrad hält sich noch ganz wacker.

Am 11. Tag Bootsalarm! Alle Besatzungsmitglieder einschließlich wir Passagiere eilen zur Musterstation auf der Steuerbord-Seite. Es erfolgt die Anwesenheitskontrolle und danach ab ins Rettungsboot, ein tolles Teil, nicht mit dem auf der ALTENBURG zu vergleichen. Drinnen werden die Schwimmwesten ab- und die Sicherheitsgurte angelegt. Nach 20 Minuten Ende der Übung und Zeit für ein Schälchen Heesen bei einem Schwätzchen mit Konrad. Inzwischen kommen wir auf das Preisniveau im Land der Eidgenossen zu sprechen. Ja, die Schweiz ist sehr teuer.

Wie einleitend beschrieben, laufen wir inzwischen durch eine Schlechtwetterzone. Welch stürmische Nacht, an Schlaf ist überhaupt nicht zu denken. In der Koje ist eine Rollkur angesagt. Im Kühlschrank müssen die Bierflaschen gesichert werden.

Aber aller Sturm hat mal ein Ende und am nächsten Tag ist die See glatt wie ein Ententeich. Das Schiff zieht ruhig seine Bahn. Es scheint ein schöner Tag zu werden. Bei den 18 Knoten, mit denen die LARAQUETE durch den Ozean pflügt, wird gleichwohl ein starker Fahrtwind erzeugt, der um die Ohren pfeift.

Das Wetter kommt mir aus alten Zeiten recht bekannt vor, hier in den Subtropen erst ein kräftiger Regenschauer, dann strahlender Sonnenschein. Man genießt die Sonne, schaut auf's Meer und denkt an nichts, einfach nur schön.

Aber es ist die Ruhe vor dem Sturm. Wieder ist die Nacht unruhig, das Schiff schaukelt gewaltig, sodass ich fast aus der Kojen falle. Fröhlich macht das Zähneputzen Spaß, eine Hand für den Mann, die andere für die Zahnbürste. Ein Taumeln von Wand zu Wand in den Gängen. Und erst mal das Treppensteigen. Nach unten muss man sich kämpfen, nach oben fliegt man. Die Kaffeetasche nur halb gefüllt, sonst schwappt sie über. Aber das Geschirr steht fest durch die rutschfesten Decken auf den Tischen. Noch drei Tage bis in die Karibik und drei weitere bis zum Panamakanal. Nach meinem sachkundigen Koppeln dürften wir Sonntagnacht vor dem Kanal eintreffen. Laut Plan soll eigentlich schon am Samstag die Passage erfolgen, aber das Schiff hat Verspätung wegen der Verzögerungen in Europa. Mir ist es egal, je länger die Reise, je länger das Erlebnis. Nur schade, dass sich die Crew weiterhin doch sehr bedeckt hält. Die Offiziere sieht man kaum zum Essen und die Mannschaft versteckt sich in ihren Kammern. Die Seefahrt ist eben doch nicht mehr das, was sie mal war. Von der kann ich nur Konrad etwas vorschwärmen und da er von Ecuador nach Hause fliegt, wird die Rückreise für mich recht trist werden.

50.000 PS, die kommen nicht von Solarzellen auf dem Peildeck. Als ich mir des Nachmittags ein sonniges Plätzchen gesucht habe, bläst die Maschine gewaltig Dreck aus dem Schornstein – ich muss flüchten. Eine volle Ladung, ich dachte ich wäre ein Schornsteinfeger, als ich unter der Dusche den Ruß abspülen muss. Ich werde mir wohl ein neues Plätzchen suchen müssen.

Mit dem Wachoffizier, ganz ohne Wachmatrosen auf der Brücke, komme ich so leidlich ins Gespräch. Er will wissen, was mich angetrieben hat, diese Reise zu unternehmen. Dies kann ich ihm mehr oder weniger umständlich erklären. Ihm begreiflich zu machen, dass ich in der GDR zur See gefahren bin, das kann ich nicht. Naja, er ist Jahrgang 86. Aber dass ich Seemann war und wo schon überall gewesen, das hat er gecheckt. Das Schiff legt jetzt einen Zahn zu, statt 18 Knoten rauschen wir mit 23 Knoten durch die See, um Sonntagnacht am Panamakanal zu sein.

Inzwischen zieht der Dampfer ruhig seine Bahn und wiegt sich nur noch leicht in der Dünung. Keine Hektik, kein Stress, mein Mitreisender macht seinen obligatorischen Mittagsschlaf. Er hat es nicht so mit Deckspaziergängen. Kein Wunder, dass er sich wie im Knast vorkommt. Seefahrt ist eben nur etwas für die Harten. Den ganzen Tag genieße ich die Sonne, das Meer, die Seebrise – den Geschmack nach Salz auf den Lippen.

Im nächsten Morgen sind es bereits 24 Grad, ich richte mich in der Backbord-Nock ein. Die Sonne brennt, das Meer ist spiegelglatt. Die ersten Vorboten der Karibik lassen sich blicken, ein Schwarm Delfine zieht vorüber. Heute Abend werden wir uns zwischen Dominik und Puerto Rico befinden. Ich hoffe, auf die Piraten der Karibik zu treffen, aber es sind nur drei Entgegenkommer nach Tagen ohne jeden Schiffsverkehr. Was für ein Tag! Wie eine Reise in die Vergangenheit. In der Nock muss ich an meine Fahrzeit als junger Mensch zurückdenken, besonders an die zwei Lehrjahre, naja. Wer an seine Jugend zurückdenkt ist alt, und alt bin ich nun einmal, die Zeit kann nicht zurückgedreht werden. Aber ich bin froh, diese Seereise über das große Wasser zu machen. Die See, den Ozean kann sich nur der vorstellen, der jemals eine solche Reise unternommen hat. Wasser soweit das Auge reicht, 6000 Meter tief. Wer das einmal erleben durfte, kommt davon nicht wieder los.

Am späten Abend passieren wir die Enge zwischen Dominik und Puerto Rico, auf beiden Seiten Land in Sicht. Solch ein Gefühl mag Christoph Columbus dabei gehabt haben.

Bisher habe ich mir täglich die Speisenfolge der guten Seemannskost notiert. Frühstück ist eh wie immer – Eier nach Wunsch wie bei der DSR. Mittags Suppe und Salat als Vorspeise. Hauptgang und Nachtisch sind sehr anspruchsvoll und abwechslungsreich. (Rostbrätel mit Pommes und Frühlingsrolle / Fisch mit Kartoffelbrei / Steak mit Pommes / Rindfleisch mit



Blick aus der Nock

Kartoffeln und Bohnen / Schnitzel mit Reis / Steak oder Calimares mit Reis oder Pommes / Gulasch mit Reibekuchen und Gemüse / Geschnetzeltes mit Bratkartoffeln und Bohnen usw. usf.) Der Koch hat echt was drauf. Abends immer warm oder man bedient sich am kalten Büfett – viele Wurst- und Käsesorten. Das Maisbrot und die täglich frisch gebackenen Brötchen sind lecker.

Endlich in der Karibik finde ich ein neues Plätzchen zum Entspannen. Der Grund: An den Aufbauten ist die Crew schon den zweiten Tag mit Rostklopfen beschäftigt. Ich mache es mir auf der Back bequem. Hier ist es herrlich ruhig. Die Ruhe wird nur vom wöchentlichen Safety Drill unterbrochen. Heute Feuerschutz-Manöver, aber wir Passagiere müssen nicht daran teilnehmen. Müssen uns nur zur Kontrolle auf der Musterstation einfinden und können danach wegtreten.

Danach ab auf die Back zum Sonnenbaden. Ich habe versucht, Konrad zu überzeugen mit dort vorn aufs Schiff zu kommen, aber ihm sind die 190 Meter zu weit und er möchte nicht in die Sonne. Ihm wird – im Gegenteil zu mir – die Reise allmählich langweilig. Ist eben kein Seemann gewesen. Das arme Luder trinkt auch keinen Tropfen Alkohol, nicht mal ein Bierchen. Das kann einer, der früher beim fröhlichen Umtrunk durch die Kammern gezogen ist, nur schwer nachvollziehen.

Wie anfangs als Nichtkirchgänger befürchtet, stellt sich die Rache Neptuns ein. Ich bekomme in der rechten Zehe eine Gichtattacke! Es schmerzt höllisch, die Zehe ist dick und ich kann nicht schlafen. Was soll nun werden, habe Ipu mit, vielleicht hilft es. Der Alte wird sich freuen, wenn ich damit ankomme: „In the night suddenly my toe thick. I think it is gout pain. I can bad go. Very sorry. But I have pill.“ Auf den reichlich angebotenen Fleischkonsum werde ich wohl vorerst verzichten müssen. Der Koch ist informiert und bereitet mir in den nächsten Tagen Diätkost zu.

Am 20. Tag der Reise treffen wir gegen 3 Uhr am Panamakanal ein. Um 4.30 Uhr beginnt die Einfahrt. Leider noch immer kein Handyempfang möglich. Dabei hatte ich eine so schöne Nachricht vorbereitet: „My dear, I came to panama in best conditions. The weather is wonderful and the sun shines on all my ways. I'm happy. Best wishes!“ Naja, mein Englisch ist nicht perfekt und die SMS geht nicht raus. Wird wohl in Guayaquil nicht anders sein. Müssen die Lieben daheim eben auf eine Nachricht warten bis ich wieder in Europa bin. Kein Funker in Sicht, der dem hätte abhelfen können. Erst nachdem Konrad von Ecuador wieder in die Schweiz geflogen war, kann er von dort meine Leute per Mail darüber informieren, dass ich noch am Leben bin.



Blick auf Panama Stadt

19.30 Uhr passieren wir die letzte Schleuse und gehen um 22 Uhr vor Balboa auf Reede. Am nächsten Morgen sind in der Ferne die Skyscraper von Panama Stadt zu sehen, ein toller Anblick, beeindruckend. Um 14.40 Uhr sind wir an der Pier fest, aber heute soll es auch schon wieder rausgehen.

Am Nachmittag habe ich mich in die Nachbarkammer zum Alten getraut und mich trotz meiner „tollen“ Englischkenntnisse gut mit ihm unterhalten können. Ich konnte ihm meinen Äquatortaufschein zeigen und erklären, welche Linien ich als Seemann gefahren bin. Der Kapitän war doch etwas beeindruckt und versteht jetzt, warum ich diese Reise unternehme. An einem der anderen Tage, Seemannssonntag, lassen es sich der Alte, der Chief Mate und ich bei Bier und Wein gut gehen. Wieder muss ich über meine Seefahrt berichten und der Kapitän gibt Hilfestellung. Er hat den jungen Spund von Chief Mate aufgeklärt, dass ich aus der DDR komme, wo Erich Honecker der große Vorsitzende war.

Die LARAQUETE legt in Balboa ab, nach einer sehenswerten Hafenausfahrt erreichen wir die hohe See – der Pazifik erwartet uns für neue Abenteuer mit dem Ziel Guayaquil in Ecuador. Vorher gibt es noch den Äquator-Ruck! Der Sternenhimmel ändert sich, kein Polarstern mehr sondern das Kreuz des Südens. Konrad habe ich erläutert, dass es einen Ruck gäbe, wenn das Schiff den Äquator passiert. Das sei im ganzen Schiff zu spüren. Bei den Landeiern ist ja Einbildung alles und tatsächlich erzählt Konrad zum Frühstück, dass das Schiff in der Nacht sehr gerumpelt habe. „Da kannst du mal sehen, wie es ist, wenn es über den Äquator geht.“ Vielleicht denkt er, ich könnte doch recht gehabt haben.

Der Pazifik macht seinem Namen alle Ehre, still und ruhig, spiegelglatt. Nach einer fünfstündigen Revierfahrt machen wir morgens in Guayaquil fest. Dazu eine Meldung aus dem Portal marinetraffic.com:

CSAV LARAQUETE

Flagge: Liberia

Schiffstyp: Frachtschiff

Status: Vor Anker/im Hafen

Geschwindigkeit/Kurs: 0 kn / 94°

Länge x Breite: 261 x 32 m

Tiefgang: 9.7 m

Zielhafen: GUAYAQUIL

ETA: 2013-03-15 11:00 (UTC)

Die Drei-Millionen-Stadt liegt in weiter Ferne, aber darauf muss sich jeder einstellen, der mit einem Containerschiff unterwegs ist. Nach den Einreiseformalitäten wird eine Stunde später Landgangserlaubnis erteilt. Also geht's über die wacklige Gangway erstmalig auf dieser Reise an Land. Der Kapitän meint, es wäre weit bis in die erste Hafenbar zu laufen. Wir sind aber nur wenige Schritte gegangen, als ein Bus mit Hafenarbeitern anhält. Der Fahrer bedeutet uns einzusteigen. Nach zehn Minuten hält er am Hafentor an. Das Passieren der Sicherheitskontrolle verläuft ohne Probleme. Man solle nur ein gelbes Taxi nehmen, heißt es. Aber der Wachmann winkt sogleich ein wildes Taxi für uns heran. Was für ein Vehikel! Daran ist nichts mehr in Ordnung, aber Hauptsache es fährt. Nach 40 Minuten erreichen wir den Flughafen, wo sich Konrad ein Ticket besorgen will. Gibt es aber nur im Reisebüro der IBERIA in der Stadt. Zurück im totalen Verkehrschaos. IBERIA befindet sich direkt am Malecon und dort wollten wir sowieso hin. Es hat geklappt und mein Kollege fliegt übermorgen für 1800 Dollar via Madrid nach Zürich.

Der Malecon ist eine lange, lange Uferpromenade. Bei den Händlern gibt es jeden Schrott, nur keine Ansichtskarten. Nirgends! Was für ein Dilemma! Da fährt der Mensch um die halbe Welt und dann reicht's nicht mal für einen Kartengruß!? Wer braucht den ganzen anderen Klimbim? Auch die Suche nach einem anderen „Mitbringsel“ bleibt erfolglos.

Dieser eine Ausflug hat Konrad gereicht. Er will nicht noch einmal an Land, ist ihm zu stressig. Ich bin nochmals unterwegs auf Kartenjagd, ein aussichtsloses Unterfangen. Kein Handyempfang, keine Post, aber sonst geht es mir prima.

Endlich dürfen wir auch den Maschinenraum mit seiner 52.000-PS-Maschine von MAN besichtigen. Kein Vergleich mit dem kleinen Motor auf der ALTENBURG. Auch der Leitstand ist ganz anderer, die Technik hat große Fortschritte gemacht.

Konrad entscheidet sich, in ein Hotel zu ziehen, weil wir nicht wissen, ob das Schiff schon morgen früh wieder ausläuft. Wir finden ein kleines Zimmer für 50 Dollar die Nacht direkt am Malecon. Ich bin nochmal allein losgezogen. Der Malecon wird von wahren Menschenmassen bevölkert, aber ohne Touristen. Ich bin hier ein Exot – mit meinen Shorts. Hier trägt man lang. Was mir besonders auffällt – in der Öffentlichkeit ist niemand zu sehen mit einer Zigarette in der Hand. Ein Volk der Nichtraucher, obwohl der Tabak aus Amerika kommt? In einem riesigen Basar finde ich doch noch Postkarten. Nun sind die Briefmarken Fehlanzeige. Die Karten werde ich Konrad mitgeben und der kann sie aus der Schweiz weiterschicken. So werden sie pünktlich ankommen. Ich schreibe meine Karten und nach einem kurzen Treff mit meinem Mitreise-Kollegen, der nichts von solchem Gewühle hält, verabschiede ich mich von ihm. Er war schon ein toller Typ – wie eben die Schweizer so sind. Am nächsten Tag fehlt er mir bereits zu unserem täglichen Kaffeeschwätzchen.

Um 22 Uhr macht der Malecon die Schotten dicht, alle müssen ihn verlassen und die Tore werden geschlossen. Und dann? Dann beginnt anderswo das Nachtleben. In allen Hafenstädten gibt es eine Rote Meile, aber nicht zu vergleichen mit früheren Zeiten, auch nicht die Preise. Auf dem Heimweg treffe ich auf den Bootsmann, der auch vom Landgang zurückkommt – mit gläsernen und leuchtenden Augen. Ich weiß sofort, wo er gewesen ist. Für mich war auch dieser Tag eine Reise in die Vergangenheit.

Früh um 5 Uhr legt das Schiff ab, die Rückreise beginnt. Sie bleibt interessant und spannend mit Stopps in Balboa und Puerto Cristobal sowie der hochinteressanten Panamakanal-Passage. Ich hatte eine triste Rückreise befürchtet, doch das trifft so nicht ein. Es bleibt interessant. Drei Tage vor Reiseende steigt eine Riesenparty. Der Koch hat ein tolles Büfett hergerichtet – Salate, Nudeln, Shrimps, Torten, Eis, Kompott. Die „Dreckscrew“ hat gegrillt und dann aufgetragen – Steaks, Würste, Schaschlik, Folienkartoffeln, ein Festschmaus. Jeder ist nun mit jedem gut Freund, eine tolle Stimmung. Es kann wirklich alles so einfach sein bei 21 Besatzungsmitgliedern aus sechs Nationen und einem Passagier. Alle verstehen



In einer Schleuse des Panama-Kanals

sich bestens und ich mittendrin mit meinen tollen Englischkenntnissen. Den meisten Spaß gibt es, als ich erklären soll, wo ich nach der Seefahrt gearbeitet habe. Ich zeichne auf einen Zettel ein Fenster mit Gittern und sage: „Woman prison“. Was für ein Hallo! Alle Zuhörer habe ich jetzt auf meiner Seite. Die Jungs glauben doch tatsächlich, ich hätte dort ein tolles Sexleben gehabt. Es sei ihnen verziehen, Seeleute haben schon immer über eine blühende Phantasie verfügt. Gleichwohl ist es nicht mehr wie früher. Der Kapitän muss an die Reederei melden, wer und wieviel jemand trinkt. Nun, so weit ging es mit der Schnüffelei bei der DSR dann doch nicht.



Treidelok in einer Schleuse des Panama-Kanals

Am 44. Tag der Reise legt die CSAV LARAQUETE wieder in Bremerhaven an. Dem Schiff und seiner Besatzung: „Always one hand water under ship's keel!“ Danke für die schöne Reise. Und dann stehe ich auf dem schaukelnden Bahnsteig. Es wird wohl einige Zeit dauern, bis ich mein seelisches und physisches Gleichgewicht wiederfinde.

Die Arrestierung des MS STOLLBERG in Freetown/Sierra Leone, 1988

Das Ersuchen, ein Schiff in Arrest zu nehmen oder auch an die Kette zu legen, erfolgt aus zweierlei Gründen: Erstens zur Sicherung einer Forderung oder zweitens zur Befriedigung einer Forderung. In den meisten Fällen geht es um die Sicherung einer Forderung.

Dies war auch der Fall, als MS STOLLBERG am 25. Januar 1988 in Freetown/Sierra Leone unter Arrest genommen wurde. Der Grund für diesen Arrest lag in der Forderung einer Import/Export-Firma aus Freetown in Höhe von rund 170.000 US-Dollar plus Kosten und Zinsen. Diese Firma machte die Forderung für einen Ladungsschaden/Claim gegenüber dem Reeder des MS WISMAR, also der DSR, geltend.

Es handelte sich dabei um eine angebliche Fehlmenge an Zucker, die auf einer Reise des MS WISMAR im Jahre 1986 in Freetown beim Löschen der Ladung entstanden sein sollte. Tatsächlich kam es während dieser Liegezeit des Schiffes im Hafen von Freetown zu einer extrem starken Ladungsberaubung durch die Schauerleute. Derartige Aktionen erfolgten meist für eigene Zwecke oder im Auftrag dubioser Firmen oder auch durch den Ladungsempfänger selbst, um zusätzliche Gewinne über „Claimforderungen“ zu erzielen, wie es auch im vorliegenden Fall zu erkennen war.

Die entsprechende Schadenersatzforderung seitens des Ladungsempfängers gegenüber der DSR landete schnell auf dem Tisch der Chefinspektion. Für alle Schadensfälle war das Schiff natürlich versichert. Das bedeutete aber nicht, dass ohne Prüfung der Forderung dem Grunde und der Höhe nach sowie des Nachweises des tatsächlichen Verschuldens der Schiffsbesatzung für den Eintritt des Schadens dieser per „Blankoscheck“ bezahlt werden würde. Sowohl die Geldforderung in Höhe von rund 170.000 US-Dollar oder einer Bankgarantie über 500.000 US-Dollar waren extrem überhöht. Derartigem Verlangen konnten weder die DSR noch der Versicherer des Schiffes, die Deutsche Auslands- und Rückversicherungs-AG (DARAG), nachkommen. Auf Grund der Beweissicherung durch die Schiffsleitung und entsprechender Gutachten belief sich der tatsächliche Schaden auf rund 50.000 bis 55.000 USD. Trotz strengsten Verbotes seitens des Zolls und der Port Authority (Hafenbehörde) machten Besatzungsmitglieder der WISMAR doch einige Fotos, welche die Beraubung der Ladung durch die Schauerleute auch außerhalb des Schiffes, das heißt im Hafengelände, dokumentierten.

Da es folglich zu keiner Einigung zwischen Anspruchsteller und Reederei/Schiffsversicherer gekommen war, erfolgte auf Antrag des Ersteren beim örtlichen Gericht in Freetown ein Arrestbescheid für ein Schiff der DSR im Hafen von Freetown. Die DSR erhielt davon leider keine Kenntnis, obwohl ein öffentlicher Aushang beim Gericht darüber informierte. Die im Dienste der DSR zuständige Schiffsagentur blieb untätig. Beim nächsten DSR-Schiff nach Erlass des Urteils handelte es sich um das MS STOLLBERG, das am 25. Januar 1988 in Freetown zum Löschen von Ladung einlief. Weder die Zahlung der Forderung in Höhe von rund 170.000 USD plus Kosten und Zinsen noch die Hinterlegung einer Bankgarantie über 500.000 USD bedeuteten eine tatsächliche Option für die DSR und deren Schiffsversicherer, das Schiff aus dem Arrest zu befreien.

Auf Antrag des Chefinspektors erfolgte eine Aufforderung des Generaldirektors der DSR, sofort vor Ort in Freetown direkte Verhandlungen mit dem Anspruchsteller aufzunehmen, um den Arrest der STOLLBERG schnellstens vom Gericht aufheben zu lassen. Der Direktor der DARAG-Filialdirektion Rostock, Dr. K., und der Verfasser erhielten den Auftrag, nach Freetown

zu reisen und kurzfristig eine vertretbare Lösung zu erreichen.

Die Anreise nach Freetown

Der Reiseantritt erfolgte am 29. Januar 1988 um 14.35 Uhr. Da in der Kürze der Zeit die Beschaffung eines Visums für Sierra Leone nicht möglich war, reisten wir als Seeleute mit dem Seefahrtsbuch als Reisedokument. Seefahrtsbücher sind international anerkannte Dokumente, die dem jeweiligen Inhaber erlauben, in ein Land ein- oder aus diesem auszureisen, um an Bord eines Schiffes an- oder abzuheuern.



Der Autor am Arbeitsplatz

Die Reiseroute wurde durch die Reiseabteilung der DSR organisiert. Die Route der Hinreise war gebucht worden von Rostock nach Berlin-Schönefeld per PKW, dann nach Moskau mit der Interflug, ab Moskau mit einer AEROFLOT-Maschine nach Conakry und von dort mit einem Kurzstreckenflugzeug nach Freetown. Es war Winter und die Temperatur beim Abflug in Berlin betrug 5 Grad Celsius, also nicht sehr kalt.

Der Flug von Berlin nach Moskau-Sheremetyevo erfolgte mit einer TU-134 und verlief ohne Probleme. Als wir in Moskau ankamen, herrschte Schneetreiben bei minus 30 Grad. Wir übernachteten im Hotel neben dem Flugplatz und checkten am nächsten Morgen in Richtung Conakry ein. Dieser Flug erfolgte mit einer TU-154, einer Maschine mit drei Strahltriebwerken, je eins links und rechts sowie eins in der Mitte an der Heckflosse.

Gegen 14 Uhr erfolgte auf dem internationalen Airport Dakar, Leopold Sedar Senghor, im Senegal eine Zwischenlandung um aufzutanken. Der Airport liegt auf der Cap Verde-Halbinsel im Stadtteil Yoff von Dakar. Nach rund einer Stunde wurde der Flug fortgesetzt. Innerhalb von etwa zwei Stunden sollten wir in Conakry / Guinea ankommen und sofort die Reise nach Freetown in Sierra Leone fortsetzen. Die TU-154 befand sich im Steigflug und ein herrlicher Panoramablick über die Halbinsel eröffnete sich. Dr. K. fragte mich, ob es da unten im Meer viele Haie gäbe. Ich bestätigte seine Vermutung. In diesem Moment gab es einen fürchterlichen Knall und die Strahltriebwerke verstummten. Es herrschte totale Stille im Flugzeug. Das Flugzeug drehte eine Kurve und begann langsam wieder zu sinken. Dr. K. war aschfahl im Gesicht geworden. Jetzt sprangen auch die Triebwerke wieder an. Während das Flugzeug die Kurve drehte, konnte man sehen, wie sich unten auf dem Flugplatz Feuerwehren neben dem Rollfeld aufstellten. Kurz vor der neuerlichen Landung kam eine Durchsage in russischer und französischer Sprache. Wir konnten nichts verstehen. Eine hinter uns sitzende Mitreisende, die der französischen Sprache mächtig war, informierte uns darüber, dass bei der Durchsage lediglich gesagt wurde, es müsse nochmals gelandet werden.

Die Landung verlief ohne Probleme. Danach wurden wir unter anderem auch auf Englisch informiert, dass der Flug in ca. einer Stunde weitergehen solle. Alle Passagiere verblieben im Flugzeug. Nach rund 1½ Stunden mussten plötzlich alle Passagiere aussteigen und wurden in einen Transitraum verbracht. Nach einer weiteren Stunde erhielten wir eine Kaltverpflegung und Getränke. Danach wurden wir informiert, dass der Flug nicht mehr weitergeht. Es musste auf eine Ersatzmaschine aus Moskau gewartet werden. Die Passagiere wurden eingescheckt, das heißt alle Westeuropäer und Afrikaner wurden in ein Hotel am naheliegenden Strand befördert, alle Osteuropäer und auch wir wurden in ein im Bau befindliches Gebäude

gebracht, das eventuell mal etwas ähnliches wie ein Hotel werden sollte. Es gab keine Fenster, kein Licht, lediglich zwei Pritschen mit zwei dunklen Tüchern, das war alles. Im Gang vor der Tür standen zwei Soldaten mit Maschinenpistolen zu unserer Bewachung. Hier betrugen im Gegensatz zu Moskau die Temperaturen 34 Grad plus.

Dem Doktor ging das alles auf die Nerven. Er wollte raus aus dem kleinen Raum und begann mit einem der Soldaten zu verhandeln, dass er uns in die Vorhalle des Flugplatzgebäudes lässt, wo sich ein kleiner Basar befand. Nach vielem Hin und Her und einem kleinen Dollarschein konnten wir beide runter in die Vorhalle, der Soldat blieb an der Tür stehen und beobachtete uns die ganze Zeit. Der Basar bestand aus einigen Ständen mit Obst, Souvenirs, Kamelledersachen sowie Hosen, Hemden, T-Shirts etc. An einem dieser Stände begann der Doktor mit dem Händler zu feilschen. Er wollte ein T-Shirt für seinen Sohn mit der Route der Rallye Paris-Dakar erwerben. Neben den Preisverhandlungen ging es auch darum, wie viele Kinder jeder von uns habe. Ich mit einem Kind stand gleich auf verlorenem Posten und wurde in das Gespräch nicht mehr mit einbezogen. Dr. K. mit zwei Kindern war ein armer Mensch und wurde von dem Verkäufer sehr bedauert. Dieser besaß 12 Kinder und war mächtig stolz darauf. Nur dass dabei auch einige Mädchen waren, bedauerte er außerordentlich, da die nur kosten würden, meinte er. Dr. K. bekam das T-Shirt und nach etwa zwei Stunden sind wir zurück auf's Zimmer gegangen und haben uns auf die Pritschen schlafen gelegt. Am nächsten Morgen konnten wir uns an einem Waschbecken etwas frisch machen. Das Wasser war leicht rostig gefärbt und kam nur in einem kleinen Rinnsal aus dem Wasserhahn. Nach dem Frühstück wurden alle Passagiere wieder zusammengeholt und in die aus Moskau gekommene Ersatzmaschine gebracht. Der Flug ging nach 17 ½ Stunden Notaufenthalt weiter. Auf nach Conakry!

Das Ersatzflugzeug vom gleichen Typ brachte uns nach Conakry und wir landeten pünktlich, nur mit einem Tag Verspätung. In dem kleinen Flughafengebäude ging es turbulent zu. Aber plötzlich kamen drei Leute auf uns zu und sprachen uns auf Deutsch an, ob wir die Rostocker wären, was wir natürlich bestätigen konnten. Es handelte sich um Leute von der Botschaft der DDR, die instruiert worden waren, uns beim Umsteigen in das Kurzstreckenflugzeug behilflich zu sein. Sie hatten am Vortag bereits drei Stunden auf dem Flugplatz auf uns gewartet. Die Anwesenheit unserer Landsleute bedeutete großes Glück für uns, denn ihre Hilfe wurde bitter nötig.

Wir stellten uns am Schalter der Immigration für die Einreise an, da wir zum Umsteigen erst in Guinea einreisen und dann wieder ausreisen mussten. Einen Transit gab es nicht. Am Schalter saß eine junge Frau in Uniform mit viel Glitzer und Sternchen. Sie wollte wissen, wo wir in Guinea hinmöchten und was wir dort wollten. Unsere Pässe hatte einer der Botschaftsangestellten genommen und in jeden Pass vier Fünf-Dollarscheine hineingelegt. Sie ließen uns auch gar nicht antworten, sondern redeten auf die Beamtin in französischer Sprache heftig ein. Diese schaute hinter dem Tresen verdeckt in die Pässe, und wir konnten passieren. Da die Zeit zum Umsteigen sehr knapp war, mussten wir uns gleich wieder am Schalter der Immigration für die Ausreise anstellen. Der Schalter öffnete, nachdem der Einreiseschalter geschlossen wurde. Die gleiche Beamtin setzte sich nun hinter den Schalter und wollte von uns wissen, was wir in Guinea gemacht hätten, wo wir überall gewesen seien und wo wir hinwollten. Es folgte die gleiche Prozedur wie bei der „Einreise“. In den Pässen lagen jeweils vier Fünf-Dollarscheine, ein erneuter Redeschwall prasselte auf sie ein, wir erhielten die Pässe zurück, ohne Dollars, und wir konnten zum Flugzeug gehen.

Wir waren anfangs verwundert, dass sich so viele Botschaftsangestellte für uns Zwei am Flugplatz befanden, aber wie beschrieben hätten wir wohl sonst den nächsten Flug nicht erreicht.

Ankunft in Freetown

Die für MS STOLLBERG zuständige Agentur war über unsere Ankunft informiert und schickte einen Mitarbeiter zum Flugplatz, um uns abzuholen. Diese gehörte zu einer Kette von Agenturen in Westafrika unter einem französischen Management. Der Chef der Agentur in Freetown war ein Franzose, sein Stellvertreter Mohamed, ein Einheimischer aus Sierra Leone. Mohamed war auch derjenige, der uns abholte.

Der International Airport Freetown liegt weit außerhalb der Stadt. Nach einer Autotour über eine gut ausgebaute Straße mussten wir die Mündung des Sierra Leone River mit einer Fähre überqueren. Der Fluss mündet hier in den Atlantischen Ozean und geht in eine große Bucht über. Die Fahrt dauerte rund eine Stunde. Während der Überfahrt entschuldigte sich Mohamed, dass er nicht bei uns bleiben könne. Er musste beten gehen. Kurz vor der Ankunft der Fähre tauchte Mohamed wieder auf. Er brachte uns nun zum Schiff.

Ankunft an Bord

Wir wurden schon voller Hoffnung erwartet, dass nun bald das Schiff aus dem Arrest freikommt und die Reise fortgesetzt werden kann. Der Kapitän musterte uns als „additional officers“ im Schiffstagebuch an, machte die entsprechenden Einträge in unseren Seefahrtbüchern, damit wir uns ohne Probleme in Freetown bewegen konnten. Mit dem Botschafter der DDR in Sierra Leone und dem Kapitän der STOLLBERG erfolgte dann die Beratung und Abstimmung über die rechtlichen Schritte und das weitere Vorgehen zur Aufhebung des Arrestes.

Wir übernachteten bis zur Arrestaufhebung an Bord des MS STOLLBERG. Der Funker stellte täglich morgens um 8 Uhr eine Sprechverbindung von Bord nach Rostock zur Reederei und nach Berlin zur Generaldirektion der DARAG her, damit wir jeweils kurz über den bisherigen Verlauf der Reise und den aktuellen Stand Bericht erstatten konnten.

Der Einladung des Botschafters in den Golfclub, um uns mit Personen bekannt zu machen, die eventuell in Sachen Arrestaufhebung weiter helfen konnten, kamen wir gerne nach. Hier im Golfresort verkehrte die sogenannte Mittelschicht von Freetown. Wir trafen neben einigen weiteren Botschaftsangestellten u. a. auch mit dem Botschafter der BRD und einflussreichen Geschäftsleuten aus der Region zusammen. Die Botschafter schilderten, wie sie sich unter den oft schwierigen Bedingungen gegenseitig unterstützen. In diesem Zusammenhang berichtete der bundesdeutsche Botschafter, dass ein hier ansässiger Libanese häufig strittige Claims aufkauft, um mit Hilfe von windigen Rechtsanwälten und den Gerichten diese Ansprüche mit großem Gewinn durchzusetzen. Genau der war auch im Fall WISMAR/STOLLBERG der Anspruchsteller.

In Freetown

Am darauffolgenden Tag nahm Dr. K. Kontakt mit der von der DARAG für die Claim-Regulierung beauftragten Rechtsanwaltsfirma in Freetown, Ms. Wright und Ms. Jusu-Sheriff, Kontakt auf. Ms. Wright war die Tochter des stellvertretenden Präsidenten von Sierra Leone, einer Person mit großem Einfluss im Lande. Wir trafen uns trotz Wochenende im Office der Rechtsanwältin. In Vorbereitung der Verhandlung vor dem Supreme Court wurden nochmals alle rechtlichen Gründe zusammengetragen, um diese dem Gericht vorzutragen und nachzuweisen, dass die Arrestierung der STOLLBERG ungerechtfertigt war.

Anschließend befanden wir uns bei der Port Authority und diskutierten über die im Hafen erfolgte Beraubung der Ladung durch die Stauer und die Verantwortlichkeit der Port Authority für derartige Delikte im Hafengebiet. Die Herren, ein Engländer, ein Franzose und ein Einheimischer, bedauerten den Vorfall sehr, wiesen jedoch darauf hin, dass es derartige Dinge im Hafen nicht mehr gäbe. Sie hätten den Hafen gerade erst übernommen und ein völlig neues

Management installiert. Der Hafen wurde neu eingezäunt, in diesem patrouilliere ständig die Port Security und bei Zwischenfällen würden die betreffenden Leute sofort entlassen und aus dem Hafen verwiesen. Fremde kämen nicht auf das Hafengelände.

Hinsichtlich der für die DSR nominierten Agentur waren sie etwas reserviert und der Ansicht, dass diese uns in dieser Angelegenheit nicht gut vertritt. Die Agentur wäre nicht flexibel und lediglich als Klarierungsmakler zu gebrauchen. Die Agentur fungierte gleichzeitig für die DARAG als Average Agent, als örtlicher Ansprechpartner bei der Claim-Bearbeitung. In diesem Falle hatte sie jedoch total versagt.

Einer der Herren rief bei einer Agentur an, die sie als Average Agent empfehlen würden und welche die Interessen der DARAG als Schadensregulierer besser vertreten könnten. Deren Agent kam nach kurzer Zeit ins Büro der Port Authority und hörte sich den Fall an. Sowohl die Argumentation, dass die Port Authority für die damalige Beraubung des Schiffes nicht verantwortlich sei, als auch der Umstand, dass die STOLLBERG den Liegeplatz blockiere und deshalb schnellsten den Hafen verlassen müsste, wurde zur Sprache gebracht.

Wir bedankten uns bei den Herren der Port Authority und fuhren mit dem Agenten zu dessen Office. Es stellte sich heraus, dass er der Chef der Agentur war und sehr gut Deutsch sprach. Er kam aus Südafrika und war ein Bure. Er empfahl uns, dass wir uns mit dem damaligen Cargo-Surveyor (Ladungsbesichtiger) in Verbindung setzen sollten, damit der eventuell vor Gericht die Beraubung des Schiffes bestätigt. Es wäre zwar unwahrscheinlich, dass der Surveyor das machen würde, aber man sollte nichts unversucht lassen.

Hinsichtlich einer möglichen außergerichtlichen Schadensregulierung mit dem Anspruchsteller vertrat er die Ansicht, dass es nur die Möglichkeit einer Cash-Zahlung hier vor Ort gebe. Die Höhe dieser Zahlung wäre mit dem Rechtsanwalt der Gegenseite auszuhandeln. Dr. K. nominierte die Agentur als neuen Average Agent der DARAG für Sierra Leone.

Von der DSR-Agentur, respektive dem bisherigen DARAG Average Agent, war weder etwas zu hören noch waren irgendwelche Aktivitäten zu verzeichnen. Von dieser Seite erhielten wir keinerlei Unterstützung. Den Chef der Agentur haben wir die ganze Zeit nicht zu Gesicht bekommen.

Als nächstes besuchten wir den Cargo Surveyor, der den Schaden an Bord der WISMAR 1986 zertifiziert hatte. Wie aus dem Survey-Bericht hervorging, war der tatsächliche Ladungsschaden wesentlich geringer als vom Ladungsempfänger geclaimt wurde. Eine persönliche Aussage des Surveyors vor Gericht wäre für uns deshalb sehr hilfreich gewesen.

Der Surveyor betrieb sein Büro ebenfalls in der Nähe des Hafens. Das Büro befand sich in der ersten Etage eines einstöckigen Haus mit einem separaten Eingang. Es führte eine steile Eisentreppe hinauf zur Eingangstür. Wenn die Tür geöffnet wurde, befand man sich gleich im Büro. Rechts an der Wand hing eine lange Hutablage mit Kleiderhaken darunter. Auf der Ablage unterschiedliche Hüte und Capes, an den Haken hingen Jacken oder Kombis von verschiedenen Gesellschaften, Klassifikationsgesellschaften, unter anderem auch ein Cape der DSRK, von vielen P&I-Clubs, von Versicherungsgesellschaften und anderen Firmen, die Survey-Tätigkeiten ausüben ließen. Entsprechend dem Auftraggeber setzte der Surveyor bei seiner Besichtigung das entsprechende Cape auf oder zog die Kombi an. Von der DSR und der DARAG besaß er kein Cape.

In der Eigenschaft als Cargo Surveyor war er auch vom Kapitän der WISMAR angefordert worden, um den Ladungsschaden und die Ursachen dafür zu zertifizieren. Der Surveyor, ein Argentinier, bedauerte sehr, uns in dieser Angelegenheit nicht weiter vertreten zu können, aber wenn er vor Gericht aussagen und die Diebstähle bestätigen würde, wäre er in Kürze seine Arbeitserlaubnis los. Derartiges könne er sich nicht erlauben. So mussten wir leider diese Strategie aufgeben.

Gerichtsverhandlung vor dem Supreme Court

Die Verhandlung vor dem Supreme Court in Sachen Arrest der STOLLBERG fand am Dienstag, den 3. Februar 1988 statt. In Vorbereitung dafür trafen wir nochmals mit der Rechtsanwältin Ms. Wright zusammen, die danach den Gerichtsanwalt über die in den letzten Stunden von uns erfolgten Aktivitäten und Ergebnisse informierte.

Das Supreme Court befindet sich im Zentrum von Freetown. Wir trafen rechtzeitig vor Beginn der Verhandlung am Gericht ein. Nunmehr erschien auch wieder Mohamed, der Vertreter der DSR-Agentur. Er konnte jedoch nicht mehr Neues vermelden, als dass der Chef der Agentur verhindert sei und er noch eine dringende Aufgabe zu erledigen hätte. Er musste beten gehen.

Bei dem Gerichtsgebäude handelte es sich um einen Bau im Kolonialstil. Gleich am Eingang lagen links und rechts Haftzellen mit Stahlgittern davor. Es herrsche ein Tumult durch Polizei und etliche festgenommene Personen, die sich nicht gerade friedlich abführen ließen. Alles etwas unheimlich. Am Ende des Ganges lag eine große Tür, die in den Gerichtssaal führte. Rechts im Raum standen vier Reihen Holzbänke ohne Lehne für die Besucher. In Front zur Tür befand sich ein Podest mit einem großen Pult für den Richter. Links eine Holzbank hinter einer erhöhten Brüstung, auf der offensichtlich die Delinquenten Platz nehmen mussten. Gleich hinter der Tür, gegenüber dem Richterplatz befanden sich zwei separate Podeste mit entsprechendem Abstand, auf denen die vom Gericht zugelassenen Rechtsanwälte des Klägers und des Angeklagten Platz nahmen. Nicht jeder Rechtsanwalt konnte vor dem Supreme Court auftreten. Auch in unserem Fall musste ein speziell zugelassener Anwalt mit der Vertretung vor dem Gericht beauftragt werden. Das lag in den Händen der Rechtsanwältin Ms. Wright.

Als die Verhandlung losging, hatten sich die Besucherbänke bis auf den letzten Platz gefüllt. Auch unser DSR-Agent Mohamed tauchte wieder auf. Der Richter und die Rechtsanwälte waren alle Einheimische. Der Richter trug eine lange rote Robe und eine weiße Perücke mit großen Locken auf dem Kopf. Die beiden Rechtsanwälte hatten jeweils schwarze Roben an und trugen ebensolche weißen Perücken, Überbleibsel der ehemaligen Kolonialmacht Großbritannien. Die Zeremonie entsprach ganz jener der britischen Gerichte. Es war schon ein kurioser Anblick.

Der Verhandlungsverlauf ließ sich kaum nachverfolgen. Der Wortschwall der Rechtsanwälte und die Zwischenbemerkungen des Richters waren kaum zu verstehen. Während der Verhandlung trat ein Stromausfall ein, und es wurden Kerzen angezündet. Die Kerzen lagen schon bereit, da offensichtlich öfter mit Stromausfall gerechnet wurde. Nun sah alles noch gespenstiger aus.

Trotz unserer überzeugenden Darlegung der Argumente für eine sofortige Aufhebung des Arrestes von MS STOLLBERG und der politischen Einflussnahme durch den Botschafter der DDR über die entsprechenden Ministerien hob das Gericht den Arrestbefehl nicht auf.

Es musste nunmehr dringend mit der Gegenseite außergerichtlich verhandelt werden, um den Arrestgrund zu beseitigen. Auf eine konstruktive Mitarbeit der DSR-Agentur ließ sich weiterhin nicht hoffen. Der Chef der Agentur hielt es nicht für notwendig, sich persönlich für „seinen Großkunden“ einzusetzen. Er überließ es Mohamed, und Mohamed hatte andere Sachen zu erledigen.

Beim Average Agenten der DARAG

Wir nahmen deshalb die Dienste des neuen Average Agent der DARAG in Anspruch. Er organisierte kurzfristig einen Termin mit dem gegnerischen Anwalt in dessen Räumen für den nächsten Tag. Zum Ausklang des Tages lud uns der Average Agent zur Tea Time zu sich nach Hause ein.

Das Haus des Average Agent war wunderschön gelegen, an einem Hang, ringsherum mit viel Grün. Das Wohnzimmer und die Terrasse bildeten eine Einheit. Der Küchentrakt im Hintergrund lag einen Absatz höher. Das Wohnzimmer war sehr gemütlich eingerichtet. Die Hausherrin in Uganda geboren, während ihre Eltern aus England und Tansania stammten. Sie sprach Englisch, Französisch und Italienisch, leider kein Deutsch. Im Laufe der Unterhaltung kamen wir auch auf das damalige aktuelle Fernsehprogramm der BRD, eine Familienserie, die in der Eifel spielte, zu sprechen. Sie holten sich jede Woche die synchronisierten Folgen per Videokassetten. Ich erklärte, dass wir zu Hause ebenfalls diese Folgen anschauen würden, aber in der Handlung bereits weit voraus wären. Nun sollte ich einen Abriss über die nächsten Folgen erzählen, aber dafür reichten meine Englischkenntnisse nicht aus. Ich berichtete in Deutsch und der Average Agent übersetzte es seiner Frau.

Aber eigentlich ging es nicht um den Small Talk, sondern um die Bekanntschaft des Dr. K. mit dem Bankdirektor von der örtlichen Filiale der Bank of England, der ebenfalls zur Tea Time eingeladen worden war. Dessen Dienste wurden eventuell hinsichtlich einer kurzfristigen Liquidität vor Ort, bei erfolgreichen Verhandlungen mit der Gegenseite, benötigt. Der Bankdirektor, ein Engländer, fand es ganz spannend, uns aus dem Osten Deutschlands kennenzulernen. Der Grenzverlauf zwischen Ost- und Westdeutschland war bei allen etwas verschwommen. Ostdeutschland grenzte an Russland und Polen befand sich ganz woanders. Aber nach unserem Nachmittag hat es alle erfreut, etwas Neues, Unbekanntes kennengelernt zu haben.

Die Verhandlungen mit dem Anwalt des Anspruchstellers

Am späten Nachmittag des nächsten Tages waren wir mit dem gegnerischen Anwalt verabredet und fuhrten mit einem Taxi zu dessen Kanzlei. Dessen Büro befand sich in einem Villenviertel. Alles war blitzsauber und nach englischem Vorbild angelegt. Nach der gegenseitigen Vorstellung und wer was und wen vertritt, konzentrierte sich der Rechtsanwalt natürlich auf den vermutlichen (und tatsächlichen) Geldgeber Dr. K.

Es begann eine zähe und langwierige Verhandlung. Dr. K. versuchte dem Rechtsanwalt klarzumachen, dass sowohl die geforderte Bankgarantie von 500.000 US-Dollar als auch die Forderung für den Haftpflichtschaden in Höhe von USD 168.000 plus Kosten und Zinsen weit überhöht seien. Während der Diskussion trat wieder ein Stromausfall ein, und es begann bereits dunkel zu werden. Wir konnten uns kaum noch erkennen. Lediglich das Weiße in den Augen des Rechtsanwaltes verriet, wo er sich befand. Beide, der Doktor und der Rechtsanwalt, redeten aufeinander ein, ohne dem anderen richtig zuzuhören. Eine Verhandlungsstrategie, die offenbar für beide Seiten aufging. Es kam zu keinem Ergebnis, was auch verständlich war, da der Rechtsanwalt seine Verhandlungsbefugnisse von dem Auftraggeber erst wieder einholen musste. Die Verhandlungen wurden unterbrochen und ein weiteres Treffen für den nächsten Tag vereinbart.

Die Aufhebung des Arrestes

Am Ende des zweiten Verhandlungstages mit dem Rechtsanwalt war dieser bereit, bei einer kurzfristigen Zahlung von USD 65.000 sowohl den Arrest des MS STOLLBERG sofort aufheben zu lassen als auch den Claim aus der Zuckerverschiffung des MS WISMAR aus dem Jahre 1986 als beglichen anzusehen. Die Rechtsanwälte beider Seiten riefen nun das Gericht an, informierten über diese außergerichtliche Einigung und baten um die sofortige Aufhebung des Arrestes von MS STOLLBERG.

Am Vormittag des 5. Februar 1988 arrangierte Dr. K. mit Unterstützung des Average Agent und des Bankdirektors die Zahlung der vereinbarten Summe. Um 14 Uhr lag der Gerichtsbescheid bei der Port Authority vor und MS STOLLBERG konnte um 16 Uhr auslaufen. Wir

hatten es geschafft, das Schiff aus dem Arrest zu befreien. Als krönenden Abschluss holte ich vorher noch unser Reisegepäck von Bord und schmiss eigenhändig die letzte Leine los. Die STOLLBERG legte ab und entfernte sich von der Pier. Ich stand nun dort mit zwei Koffern und zwei Taschen, und weit und breit war kein Hafenfahrzeug zu sehen, das mir beim Transport des Gepäcks in Richtung Office der Port Authority behilflich sein konnte. Stattdessen schlenderten plötzlich aus einem nahegelegenen Lagerschuppen mehrere Personen langsam auf mich zu, die offensichtlich mir nichts Gutes tun wollten. Bevor sie mich jedoch erreichten, kam plötzlich hinter dem Schuppen ein Jeep mit vier Leuten der Port Security und lautem auf- und abschwellenden Signal angefahren und fing die Personen ein. Sie verbrachten sie in eine kleine Hütte, und ich hörte dann nur noch lautes Geschrei, das sich nach einer Tracht Prügel anhörte. Nun fuhr auch ein Trailer an mir vorbei, dessen Fahrer alles beobachtet hatte und mich mit unserem Gepäck zum Office der Port Authority brachte. Der Fahrer meinte, dass diese Leute das Gepäck rauben wollten und mich in das Hafenbecken geworfen hätten. So richtig gut war mir danach nicht mehr.

Die Ab- und Rückreise

Der Rückflug war für den 7. Februar 1988 um 20.30 Uhr gebucht. Wir mussten also noch anderthalb Tage in Freetown verbringen. Wir fuhren per Taxi zum Hotel und wunderten uns, dass bei einigen Straßen breite Gräben quer über diese liefen. Zum Befahren waren große Stahlplatten über die Gräben gelegt worden. Der Taxifahrer erklärte uns, dass in der Nacht die Stahlplatten oft entfernt würden, damit die Autos in den Gräben hängen blieben, um die Insassen leichter ausrauben zu können. Uns wurde es doch etwas mulmig in der Magen-egend bei dieser Information. Aber wir kamen im Hotel Radisson Blu MAMMI YOKO gut an. Das Hotel liegt auf der Halbinsel in Strandnähe.

Am Tag des Abflugs, am späten Nachmittag, erhielten wir die Information, dass der Flug am Abend gecancelt wurde und der nächste Flug am darauffolgenden Tag um 7 Uhr nach Paris ginge. Eine rechtzeitige Anfahrt zum Flugplatz mit normalen Verkehrsmitteln ließ sich unter den gegebenen Bedingungen in Freetown nicht realisieren. Darauf war das Hotel wohl vorbereitet, denn uns wurde sofort ein Transit mit einem Hubschrauber zum Airport angeboten. Flugdauer 20 Minuten, Kostenpunkt 50 US-Dollar pro Person. Wir willigten natürlich sofort ein.

Der Landeplatz für den Hubschrauber befand sich unmittelbar hinter dem Hotel. Nun stellte es sich als ein Problem heraus, dass unsere Interflug-Tickets von der französischen Airline nicht akzeptiert wurden. Wir benötigten neue Tickets für den Flug von Freetown bis Paris. Die Tickets kosteten 800 US-Dollar. Keiner von uns besaß so viel Cash als Reisekosten am Mann. Alle die uns hätten helfen können waren weg. Die STOLLBERG war ausgelaufen, der DDR-Botschafter abgereist, die DSR-Agentur nicht zu gebrauchen. Beim Einzigen, der uns weiterhelfen konnte und der dabei noch zufällig anwesend war, handelte es sich um den Direktor der Bank of London. Nach mehreren Telefonaten hinterlegte die Generaldirektion der DARAG bei der Bank of London in London die fernschriftliche Garantie für die Übernahme der Flugkosten in Höhe von 800 US-Dollar, sodass der Bankdirektor in Freetown den Betrag uns zur Verfügung stellen konnte. Ende gut alles gut, dachten wir.

Wir mussten also noch eine Nacht in Freetown verbringen und machten einen kleinen Spaziergang zum Strand. Auf dem Weg dahin kam plötzlich ein Sportwagen angefahren, mit einem relativ jungen Fahrer. Er hielt neben uns und gab sich als einer der Gäste aus, die wir im Golfclub kennengelernt hatten. Laut seiner Auskunft wäre er Assistent bei der Emigration und wusste, dass der Flug nach Paris am Abend gecancelt worden war. Die Maschine für den Flug am nächsten Morgen sei vollkommen ausgebucht und es würde sicherlich ein riesiges Gedränge beim Check-in geben. Er hätte am Morgen Dienst und würde uns für einen

kleinen Obolus schnell durchschleusen. Wir hatten jedoch das Hotel bereits bezahlt und keine Dollar in bar mehr zur Verfügung. Der Doktor hatte noch ein paar kleine Scheine der Landeswährung einstecken, mit denen wir nichts mehr anfangen konnten, und übergab sie dem Assistenten. Wir kehrten danach zum Hotel zurück, denn der Hubschrauber holte uns um 4.30 Uhr vom Hotel ab.

Insgesamt handelte es sich um acht Personen, die den Transit vom Hotel zum Flugplatz mit dem Hubschrauber in Anspruch nahmen. Wir erhielten alle Kopfhörer als Lärmschutz. Der Flug verlief problemlos und wir trafen ohne persönlichen großen Aufwand und Stress pünktlich zum Einchecken am Flugplatz ein.

Nun begann das Einchecken. Es existierten mehrere Schalter und tatsächlich befanden sich Assistenten der Emigration vor Ort, welche die Fluggäste den Schaltern zuteilten. Der junge Mann von gestern mit dem Sportwagen ließ sich jedoch nirgends sehen. Es ging trotzdem recht zügig. Wir standen an zwei verschiedenen Schaltern, befanden uns jedoch fast gleichzeitig am Tresen zur Abfertigung. Die Reisedokumente wurden gecheckt, die Reisepässe, bei uns die Seefahrtsbücher, die erst einmal abgenommen und nach Prüfung hinter den Tresen gelegt wurden. Es wurde ins Gepäck geschaut und wenn nichts zu beanstanden war, gab es die Pässe zurück. Zu Fuß ging es über das Rollfeld zum Flugzeug. An der Gangway mussten wir uns wieder anstellen, und nun kontrollierte die Flugbesatzung nochmals die Reisedokumente und Pässe. Auf einmal ging ein großes Geschrei auf Arabisch los, bis wir von den Piloten an der Gangway aufgefordert wurden, unsere Pässe zu checken. Der Araber hatte einen falschen Pass in der Hand und kam damit natürlich nicht an Bord des Flugzeuges. Plötzlich rief der Doktor ebenfalls ganz aufgeregt, dass er ebenfalls einen falschen Pass habe. Beide Pässe waren blau, und die Emigration hatte sie bei der Rückgabe hinter dem Tresen vertauscht. Der eine wollte kein Araber sein und der andere kein DDR-Seemann. Es war nochmal gut gegangen.

Zu weiteren Problemen kam es beim Boarding nicht mehr. Wir flogen nach Paris-Orly, im Transit ging es zum Airport Paris Charles de Gaulle zum Weiterflug nach Brüssel. Für den Flug von Paris über Brüssel nach Berlin wurden unsere Flugtickets von der Interflug wieder akzeptiert. In Brüssel übernachteten wir und flogen am nächsten Tag nach Berlin Schönefeld. Nach der entsprechenden Berichterstattung über die Aufhebung des Arrestes von MS STOLLBERG und die abschließende Regulierung des Haftpflichtanspruchs gegenüber dem MS WISMAR war die Reise beendet. Der Alltag ging weiter und die Schadensfälle, Kollisionen, Maschinenschäden und Ladungsclaims bei einer Flotte von rund 170 Schiffen wurden nicht weniger – und die Arbeit damit auch nicht.



MS STOLLBERG passiert Süder-Elbe vor der im Bau befindlichen Köhlbrandbrücke (07/1971)

Frauen an Bord bringen Unglück?

Frauen in einem Männerberuf waren Anfang der 1980er-Jahre (in der Bundesrepublik) noch eine Seltenheit. Frauen, die beruflich zur See fuhren, gab es noch seltener. Sicherlich kennt jeder die alte Seemannsweisheit „Frauen (und Blumen) an Bord bringen Unglück“. Diese Überzeugung teilte auch der Kapitän, unter dem ich meinen ersten Vertrag beginnen sollte, und er war nicht begeistert mit einer Frau seine letzte Rundreise vor seinem ersehnten Urlaub fahren zu müssen. Der Reeder teilte mir diese Tatsache aber erst kurz vor Antritt meiner Reise mit.

Mein Schiff befand sich im Liniendienst Hamburg–Mittelmeer–Hamburg. Eine Rundreise dauerte zwischen sechs und acht Wochen. Nach Abgang Hamburg wurde Bremerhaven angelaufen, dann jeweils ein bis zwei Häfen in Griechenland, der Türkei, Ägypten, Syrien und dem Libanon; dann ging es zurück über Antwerpen und Tilbury (London) nach Hamburg. Die Rotation der Häfen im Mittelmeer wechselte gelegentlich.

Nun ging es also los. Ich stieg in Hamburg ein. Einerseits freute ich mich auf meinen Beruf als Seefunkerin, andererseits hatte ich ein ganz mulmiges Gefühl. Der Kapitän mochte mich wirklich nicht, und mein Vorgänger hatte es nicht für nötig gehalten, mich in meine Aufgaben einzuweisen.

Meinen Koffer hatte ich vor der verschlossenen Funker-Kammertür abgestellt und dann den Kollegen eine Ewigkeit lang vergeblich auf dem ganzen Schiff gesucht. Ich kehrte ratlos zurück auf die Brücke und schaute dem I. Offizier beim Markieren der Ladepläne zu.

Irgendwann schnaufte dann mein Vorgänger die Treppen herauf, sah mich, winkte mir zu und sagte: „Da sind Sie ja. Ich war schon unten im Auto. Schön! Sie waren ja bei Hagenuk, dann kennen Sie sich ja aus. Gute Reise, tschüss!“ Meinen Einwand: „Die Geräte kenne ich, aber den Papierkram nicht“, hörte er nicht mehr, er hatte auf dem Absatz kehrtemacht. Ich blieb verzweifelt dreinblickend zurück. Der I. Offizier versuchte mich aufzumuntern: „Wir schaffen das schon“. Er übernahm das Ausklarieren für Hamburg und ich schaute ihm interessiert über die Schulter. Der Kapitän beäugte mich kritisch.



CS ESTETRADER (03/1981)

Meine Vorfreude auf diese erste Reise war verflogen, mir war übel. Beim Passieren der Schiffsbegrüßungsanlage „Willkommhöft“ stand ich auf der Steuerbord-Nock. Unsere Nationalhymne erklang, darauf folgte der Ansagetext mit den Schiffsdaten und der Route „... Hamburg verabschiedet das deutsche Containerschiff ESTETRADER auf seiner Reise nach Piräus“ Mehr bekam ich von der Ansage nicht mit. Ich hatte Mühe, die Tränen zurückzuhalten.

Der Elbelotse kam zu mir und legte seinen Arm um meine Schultern. „Na, das ist die erste Reise, stimmt's?“ Ich nickte. Wir plauschten noch ein Weilchen, dann erfolgte der Lotsenwechsel und ich begab mich in den Funkraum. Bevor ich mich dem Papierkram widmete, probierte ich meine Funkstation aus. Ich setzte eine Auslaufmeldung an Norddeich Radio ab. Der Kollege aus Norddeich wünschte mir eine gute Reise. Aber diese erste Reise sollte keine gute Reise werden.

Während wir in Hamburg bei schönstem Wetter starteten, herrschte in der Deutschen Bucht Sturm mit orkanartigen Böen aus Nordwest. Für das Anlegemanöver an der Stromkaje in Bremerhaven wurden vorsorglich zwei Schlepper bestellt. Aber selbst mit deren Unterstützung gelang es nicht, das Schiff von der Kaje abzuhalten. Der Bug rauschte auf die Pier zu und das Schanzkleid war an der Backbordseite ordentlich verbeult. Der Kapitän war sichtlich „bedient“. Seinen Blick in meine Richtung kann ich nicht beschreiben. Auf seiner Stirn stand geschrieben: „Frauen an Bord bringen Unglück!“

Auf dieser Reise befanden sich Fahrgäste mit an Bord. Ein älteres Ehepaar, Freunde des Reeders, hatte von diesem eine Rundreise geschenkt bekommen. Begeisterungstürme löste dies bei meinem Kapitän nicht gerade aus. Nun befanden sich da noch zwei Personen mit auf der Brücke, sie redeten viel und sie fragten viel. Als die nette ältere Dame den Kapitän bat, die Kurslinien dieser Urlaubsreise in einen Esso-Straßenatlas einzuzichnen, war da wieder dieser Blick, den ich aus Bremerhaven kannte. Aber ich konnte aushelfen. Diesen Job übernahm ich gerne. Ein bisschen terrestrische Navigation hatte ich von meinen Eltern gelernt. Die Miene des Kapitäns hellte sich etwas auf. Aber dieser Sympathiepunkt sollte nicht lange vorhalten.

Während der Liegezeit in Piräus ereignete sich ein weiterer ernster Vorfall. Der Koch war – vermutlich wegen der hohen Arbeitsbelastung und definitiv unter dem Einfluss von viel zu hohem Alkoholgenuss – durchgedreht. Er war mit einem großen Kochmesser auf den Kapitän losgegangen. Dieser konnte sich gerade noch in seine Kammer retten. Natürlich wurde der Koch sofort gefeuert. Er musste das



Container nach Granatenbeschuss in Beirut

Schiff umgehend verlassen. Aber wer sollte nun kochen? Der Kapitän blickte mich an. Mir schwante Schlimmes, und er fragte tatsächlich: „Können Sie kochen?“

Die Bedingungen schossen mir durch den Kopf: Zwei Passagiere, vierzehn Crewmitglieder aus fünf Nationen, zweimal täglich warmes Essen, noch etwa elf Tage bis nach Hamburg, wo der neue Koch an Bord kommen würde. „Nein“, log ich, „ich kann leider überhaupt nicht kochen.“ Er bestimmte zwei Matrosen für den Küchendienst.

Mein Sympathiepunkt für die Straßenatlas-Aktion war dahin und von nun an bestand das Mittagessen aus Hähnchen mit Pommes und das Abendessen aus Pommes mit Hähnchen. Elf Tage lang! Alternativ konnte sich jedoch jeder am Kühlschrank mit Brot, Wurst und Käse selbst versorgen.

Zwei Mittelmeerhäfen mussten wir noch anlaufen, Lattakia/Syrien und Beirut im Libanon. Als ob das Geschehene nicht schon genug wäre – noch ein Unglück. In Beirut wurde das Schiff mit Granaten beschossen. Der Kapitän meinte, er bräuchte mich für den Schreibkram mit den Behörden nicht, ich solle mich zu meiner eigenen Sicherheit in meine Kammer begeben. Ich glaube, er konnte mich schlichtweg nicht mehr sehen.

Die libanesischen Beamten brauchten für ihre Ermittlungen nur einen Tag. Später erfuhr ich, dass sie großzügig mit Zigarettenstangen bedacht worden waren. Aber nicht nur die Zigaretten beschleunigten das Arbeitstempo, auch amerikanischer Whiskey wurde gerne angenommen.

Endlich befanden wir uns wieder in Hamburg. Der neue Kapitän musste schon eingetroffen sein. Ich hörte Crewmitglieder, die freudig die Information weitergaben: „Kapitän Manfred ist wieder an Bord!“ Ich traf ihn erstmals auf der Brücke an. Mit einem strahlenden Lächeln und ausgestreckter Hand kam er auf mich zu: „Hallo Funkerin, ich bin Manfred, der neue Kapitän. Freut mich, dich kennenzulernen“. Ich freute mich auch, aber ich war von dieser lockeren und freundlichen Art so überrascht, dass ich kaum etwas sagen konnte.

Es begann so etwas wie ein neues Zeitalter an Bord. Eine völlig entspannte Arbeitsatmosphäre unter souveräner Führung des neuen Kapitäns. Ich traute mich immer öfter aus meinem Funkraum heraus und verweilte so oft es ging auf der Brücke. Die Freiwachen wurden deutlich geselliger.

Der Kapitän lud gelegentlich zum BBQ an Deck, es wurde viel Backgammon gespielt und der absolute Renner war das Tischtennispielen. Ich gab eine beliebte Gegnerin bei allen ab, denn ich verlor immer. Die übrige Crew hatte mir jahrelanges Training voraus. Ich wurde stets mit harten Schmetterbällen regelrecht abgeschossen. Wenn es mir gelang dem Schmetterball von vorn auszuweichen, traf er mich im Rücken, weil er von der Wand zurückprallte. Die Crew hatte ihren Spaß und ich unzählige blaue Flecken.

Nach dem Seitenwechsel hatte ich die offene Tür im Rücken. Das verschonte mich vor so manchem blauen Fleck. Dafür musste ich aber regelmäßig Tischtennisbälle nachkaufen. Denn wenn diese nun an mir vorbeischoßen, hüpfen sie direkt ins Meer. Da die weißen Bälle sofort in den Schaumkappen verschwanden, kaufte ich leuchtend gelbe. So konnte ich ihnen ein



Lieblingsplatz auf der Brücke

Weilchen länger hinterherschauen und dachte so manches Mal an das Märchen von Hänsel und Gretel und die Brotkrümel.

Ich ging in jedem Hafen an Land, außer im Libanon. Hier verließ keiner von der Crew das Schiff. 1981; vereinzelt waren bereits Schüsse in den Bergen zu hören. Der Libanon-Krieg brach 1982 aus. Die vermeintlichen Kriegshandlungen waren aber nicht der einzige Grund



Die Autorin

dafür, warum mir Landgänge verboten wurden. Es wurde noch mit Frauen gehandelt! Während einer Ausklarierung fragten die Beamten den Kapitän, ob sie mich nicht kaufen könnten. Da Manfred und ich nur deutsch miteinander gesprochen hatten, konnten sie nicht ahnen, dass ich ihre Frage verstand. Manfred sah mich an: „Wir sind dann hier fertig. Du kannst schon mal gehen“. Ich trollte mich, sagte aber noch: „Frag' was ich wert bin. Das muss ich wissen!“. „Ich geh' doch nicht ernstlich auf Verhandlungen ein!“

Am nächsten Morgen fragte ich nach: „Und, was wollten sie für mich bezahlen?“ Grinsend kam die Gegenfrage: „Was hätte dein Mann mit dreizehn Kamelen anfangen sollen?“ Kamele! Und wenn, wären dreizehn Kamele ein guter Preis gewesen?

Ansonsten scharfte ich schon mit den Hufen, wenn die Hafenmolen in Sicht kamen. Ich holte mir Tipps und Anregungen bei den Hafenagenten und Supercargos für mein Sightseeing. Gelegentlich organisierte ich auch Ausflüge für mehrere Crewmitglieder zusammen. Bei einem Ausflug zu den Pyramiden von Gizeh waren wir zu sechst. Sehr zur Freude der Kollegen, anwesenden Touristen und Tierbesitzer versuchte ich mich im Kamel-Reiten. Es gelang mir absolut nicht! Wie viele Male ich im warmen weichen Wüstensand landete weiß ich nicht mehr.

Dann erlöste mich der II. Ing. Er hatte während meiner Vorstellung zwei Pferde geliehen. Im Galopp sausten wir rund um die Pyramiden. Auch auf Pferden fühlte ich mich nicht unbedingt wohl, aber der Ritt war deutlich einfacher als auf einem störrischen, heftig schaukelnden Kamel.

Am liebsten saß ich halt doch auf dem Platz neben dem wachhabenden Offizier. Ich genoss den Weitblick und fotografierte unzählige Sonnenuntergänge.

Mein zweiter Lieblingsplatz befand sich auf dem Peildeck. Dort lag ich so manche Freiwache und genoss die Sonne. Damit ich meine Ruhe hatte, habe ich sogar die Reling gemalt und so mein persönliches Lido-Deck verteidigt. Es gingen zwar ein paar Freiwachen dabei drauf, aber dafür konnte ich hier schließlich ungestört sonnenbaden – auch wenn die Matrosen, seit ich dort meine Freiwachen verbrachte, sehr großen Wert auf die Pflege der höher gelegenen Kranteile legten.



Bootsmanöver

In Erinnerung sind mir auch die regelmäßigen Bootsmanöver geblieben. Sie waren Pflicht und Spaß zugleich. Wir unternahmen regelmäßig ausgedehnte Rundfahrten ums große Schiff. Wir bestiegen das Rettungsboot bequem vom Bootsdeck aus und wurden abgefeiert. Zurück an Bord mussten wir aus Sicherheitsgründen über die Lotsenleiter. War das wirklich sicherer? Die Leiter bewegte sich von der Bordwand weg und wieder zurück, das Rettungsboot schwabbelte auf und ab.

Beim ersten Bootsmanöver war mir ziemlich mulmig. Die Funkerin sollte als Erste die Strickleiter erklimmen. „Nein, ist kein Test, purer Zufall“, wurde mir mitgeteilt, und: „Nicht nach unten schauen!“

Ich schaute nach oben und bekam eine Erleuchtung. Die Himmelsleiter! Ich hatte mich schon immer gefragt, warum die Lotsenleiter auch Jakobsleiter hieß. Mir kam die biblische Erzählung von Jakobs Auf- und Abstieg zwischen Erde und Himmel in den Sinn. Nun hing ich hier zwischen Himmel und Wasseroberfläche und wollte mir nicht anmerken lassen, wie unwohl mir eigentlich war. Lieber Gott, mach, dass das gut geht!

Natürlich ging es gut und die Zeit auf der ESTETRADER gehört zu den großen Abenteuern meines Lebens.

Letztlich glaube ich, dass an dem Aberglauben Frauen und Blumen an Bord brächten Unglück nur bedingt etwas dran ist. Wer fest dran glaubt, dem würde es auch so passieren. Und nicht jede Fahrt musste so aufregend wie meine erste sein.

Manfred Prokesch

Achters aus gesegelt in Westafrika

Wir befuhren 1964 mit dem Motorschiff HIDDENSEE die Westafrika-Linie der DSR und lagen im Hafen von Takoradi/Ghana. Sonntag war's und das Schiff sollte in Kürze auslaufen. Plötzlich meldeten sich zwei fremde Seeleute an der Gangway, um an Bord zu kommen. Es handelte sich um den Chief und einen Techniker eines in Stralsund gebauten sowjetischen Trawlers, welche um dringend benötigte Hilfe baten.

Nach kurzer Beratung bei unserem Chief wurden ich, der I. Elektriker, und der Storekeeper mit Werkzeug auf das sowjetische Schiff geschickt. Im Maschinenraum angekommen, sahen wir sehr bald den Schaden. Am Generator eines Hilfsdiesels lag eine völlig demolierte Bürstenhalterung quer über den Schleifringen. Nachdem wir Rat gehalten hatten, ging unser Storekeeper zurück zur HIDDENSEE in seine Werkstatt. Da auf DSR-Schiffen vieles vom Bordkommando repariert wurde, fand sich auch in seinem Store passendes Material, um eine neue Halterung zu drehen. Während der Zeit hatte ich auch alles andere wieder einbaufähig gemacht. Die Halterung wurde eingebaut, der Hilfsdiesel gestartet und der Generator machte das was er machen sollte. Der Notdiesel wurde abgestellt und alles war wieder in Ordnung. Soweit so gut. Aus Dankbarkeit luden uns die sowjetischen Seeleute ein. Während der Storekeeper wieder zur HIDDENSEE zurückkehrte, fuhr ich mit ihnen nach Takoradi hinein. Das war mein Fehler. Wir hatten Auslaufbereitschaft.

In einer Bar wurde mein Schulrussisch nach jedem Schluck immer besser, und als wir wieder im Hafen ankamen war mein Schiff weg. Vorher gab es Ärger mit dem Einlassdienst am Hafentor und meine Kleidungsstücke kamen wegen Verständigungsproblemen etwas in Unordnung.

Die sowjetischen Freunde beruhigten die Lage und brachten mich erst einmal auf ihr Schiff. Eine Kammer und eine Kojе wurden vorbereitet und die nette Stewardess brachte mir ein kräftiges Abendessen und viel Tee.

Am nächsten Morgen stand ich auf dem Schiff im Mittelpunkt des Interesses, mit bester Bewirtung in der Messe. Meine Kleider waren inzwischen gewaschen und gebügelt worden. Die Schiffsleitung stellte im Laufe des Tages Kontakt zur Handelsvertretung der DDR in Ghana her. Eine Botschaft unserer Republik existierte damals dort noch nicht.

Am Nachmittag fuhr ein Auto vor, das mich nach Accra zur Handelsvertretung bringen sollte. Damit waren die sowjetischen Gastgeber nicht so schnell einverstanden. Es wurde erst einmal ein Gastgelage (Prasnik) veranstaltet und sich nochmals der gegenseitigen Freundschaft versichert. Dann folgten Umarmungen mit vielem Спасибо большое! (Spasibo bolschoje!) und Dankeschön. Dazu spielte Oleg Schifferklavier.

Inzwischen wurde der Kofferraum des Autos bis zum Anschlag mit gefrostenem Fisch und Eisbeuteln beladen. Es folgten до свидания! (Do swidanja!) und auf Wiedersehen! Und los ging die Fahrt nach Accra. Dort angekommen wurde ich beim Funker der Vertretung in seinem großen Appartement, etwas abseits der anderen Gebäude gelegen, einquartiert.

Meine Freizeit verbrachte ich zukünftig mit Begleitfahrten in Accra und außerhalb der Stadt, meist mit dem weiblichen Personal der Vertretung. Reihum wurde ich von den Mitarbeitern und deren Familien eingeladen. Dadurch lernte ich dort auch noch das Kartenspielen. Beim Funker, der gerne Bier trank, stapelten sich die leeren Bierdosen. Der Kontakt zum Außenministerium in Berlin lief damals über Funk auf Kurzwelle ab und war aus meiner Sicht sehr undurchsichtig. Genauer darüber erfuhr ich nie.

An einer Parteischule in der Nähe von Accra wurde dringend jemand gesucht, der sich mit dem 35-mm-Kinoprojektor TK 35 aus DDR-Produktion auskannte. Der stellte für mich kein Problem dar, da alle größeren Schiffe der DSR mit einer Kinoanlage ausgestattet waren und die Elektriker die Filmvorführer stellten. Diese TK 35 war kürzlich in Ghana angekommen. Die Transportkiste war beim Versand zugenagelt worden und die zu langen Nägel waren in dessen Gehäuse geschlagen worden. Die Reparatur dauerte ewig lange, da kein Werkzeug aufzutreiben war. Endlich war das Gerät wieder hergestellt, und ein Wunder, der Projektor lief. Im Verlaufe der nächsten Tage machte ich einige Einweisungen an diesem Gerät und wurde dafür mit Geld entlohnt. Für mich bedeutete es verdientes Bewegungsgeld und keine Almosen.

So verging die Zeit in Ghana. Meine Habseligkeiten waren sehr dürtig, mein Seefahrtsbuch befand sich auf der HIDDENSEE und sonstige Papiere besaß ich auch nicht.

Eines Tages kam die Nachricht, MS HIDDENSEE sei auf der Rückreise von Duala/Kamerun nach Lagos in Nigeria und komme nicht wieder nach Ghana zurück. Mit diversen Bescheinigungen und Flugticket ausgerüstet, setzte man mich ins Flugzeug der Ghana Airlines und ich flog Richtung Nigeria.

Dort am Flugplatz angekommen war die Reise erst einmal beendet. Eine Stewardess der Ghana Airlines und drei Schweizer Herren, die ich auf dem Flug kennengelernt hatte, versuchten den Behörden meine Situation zu erklären. Meine Englischkenntnisse lagen bei Null, um mein Problem zu schildern. Nach verschiedenen Telefonaten hieß die Auskunft, das Schiff liege nicht im Hafen. Also ging es erst einmal in den Kalabusch, den Knast. Das bedeutete schon eine grenzwertige Erfahrung für mich. Die Sanitäreinrichtungen, das Essen, das Nachtlager in der Zelle und die „Freundlichkeit“ des Personals blieben mir lange in Erinnerung. Bei der Hitze ohne Waschgelegenheit waren es schon vier harte Tage. Dann war ich genauso schnell frei wie ich vorher eingesperrt worden war.

Ohne Geld und Orientierung lief ich erst mal los. Keiner konnte mir sagen, ob die HIDDENSEE nun auch wirklich im Hafen von Lagos liegt. Eine Vertretung der DDR gab es damals in



MS HIDDENSEE (04/1976)

Nigeria nicht. Die vorhandene bundesdeutsche Vertretung aufzusuchen, wäre für mich „tödlich“ gewesen. Ich wollte doch wieder nach Hause.

Irgendjemand erklärte mir die Richtung über eine große Brücke hin zum Hafen. Ich war durchgeschwitzt und die Socken total verdreckt. Ich weiß nicht mehr wie viele Stunden ich gelaufen bin und in dem riesigen Hafendurcheinander das Schiff gesucht habe.

Gegen Abend, ich konnte es kaum glauben, sah ich von weiten eine DSR-Schornsteinmarke. Daran erinnere ich mich noch genau: An der Gangway hatte der Matrose Hellmann Dienst. Als Vermisster und Totgeglaubter meldete ich mich nach über vier Wochen „vom Landgang zurück“. Sein erschrockenes Gesicht blieb mir in Erinnerung.

An Bord glaubte man, da komme ein Gespenst. Meine Kammer war versiegelt, alle Effekten fein aufgelistet und in einem Seesack verstaut. Alle Wertsachen und Papiere befanden sich beim Kapitän im Panzerschrank. Mein Kammernachbar, der II. Ingenieur K.H. Eppler, gab erst einmal ein Bier aus. Er hatte von mir ein Passfoto als Erinnerung an der Wand. Der Kapitän, der Chief und der II. Nautiker stießen dazu. Es wurde eine kleine kurze Wiedersehensfeier. Nur merkte ich, dass der Kapitän nicht so recht wusste, wie er sich verhalten sollte. Irgendetwas Disziplinarisches musste er sich ausdenken.

Das Siegel von meiner Kammer wurde entfernt und ich durfte den Seesack mit den 116 Effekten öffnen. Alles was ich an Kleidung trug kam sofort in den Müll. Dann waren ausgiebiges Duschen und neue Sachen anziehen angesagt.

Inzwischen hatte der Koch ein fürstliches Abendessen für mich zubereitet. Das Rostocker Hafenbräu war ich nicht mehr gewöhnt und verspürte bald dessen Wirkung. Ich hatte viel zu erzählen und die Runde wurde immer größer. Doch ich war ausgepowert. Endlich schlief ich wieder sehr gut und lange. Manchmal kamen dabei die Erinnerungen wieder auf.

Nach dem Einlaufen im Heimathafen meldete ich mich bei der Kaderabteilung der DSR und wurde nach einem kurzen Gespräch sofort in Urlaub und freie Tage geschickt. Meine Eltern freuten sich über den verlorenen Sohn, der wohlbehalten wieder zu Hause angekommen war. Zwei Monate später kam ein Telegramm aus Rostock. Ich solle mich umgehend bei der Arbeitskräftelenkung melden. Mit meinen Freunden im Harz machte ich noch eine Fete, da mir klar war, das war's gewesen mit der Seefahrt.

Bei der DSR in Rostock angekommen war meine Überraschung groß. Ich bekam ohne Kommentar meine neue Order: Nach Amsterdam reisen, ein gekauftes Alttonnage-Schiff, die WERRA, in Dienst stellen und mit ihr als I. Elektriker ins Mittelmeer fahren.

„Gänsefleisch mal den Schrank dort öffnen!“

Diese Aufforderung richtete einst ein höflicher Zollbeamter voller Heimtücke an einen Seemann, der gerade nach einer fünfmonatigen Fernostreise mit seinem Schiff in den Rostocker Heimathafen eingelaufen war und sich frohen Herzens über seine gesunde Wiederkehr freute. Die Freude währte manchmal nur kurz. Der Zoll kam an Bord und waltete brachial seines Amtes. Zöllner zählten schon in der Antike, wie auch in der Bibel beschrieben, zu den unbeliebtesten Zeitgenossen. Sie wurden als „habgierig“ und „unerbittlich“ beschimpft, und der römische Schriftsteller Julius Pollux zählte 39 Schimpfnamen auf, mit denen Zöllner beleidigt werden konnten. Sie wurden in einem Zusammenhang mit Räubern, Betrügern und Ehebrechern genannt. Ob dies der Wahrheit entsprach und wie dümmliche Gestalten in den Reihen des Rostocker Zolls von den customs officers im Rest der Welt abstachen oder auch nicht, darüber kann sich der Leser im Folgenden ein Bild machen.



Zolldienststempel

Wolf A. Kaiser – Vom Rostocker Zoll

Wir befanden uns mit MS LIETZOW auf der Rückreise in die Ostsee, hatten die Kieler Schleusen hinter uns gelassen und dampften gen Fehmarn, um Richtung Finnland weiterzulaufen. Der Alte erhielt von der Reederei kurzfristig telefonisch eine Order, die uns anwies, Rostock anzulaufen. Wir sollten bunkern, ein wenig Ausrüstung und Ersatzteile nehmen und dann erst die Reise wie geplant fortsetzen. Es war keineswegs unüblich, dass sowas ad-hoc angewiesen wurde.

Damit wurde nur eines sehr dringend und höchst wichtig: Wohin mit dem Schmuggelgut, dem Geld und den Zeitungen, Landserheften, Jerry Cotton-Romanen und allem anderen, was streng verboten war, einzuführen? Gut, die Flaschen verschwanden dorthin, wo sie immer hin verschwanden, was aber mit meinem Geld? Das kleine Bündel Geldscheine nahm schon etwas Platz ein und war auffällig. Was also tun? Ich fragte vertraulich mein Köchlein, der zuckte mit den Schultern, sein Fach wäre voll und schon „zu“. Er würde das jetzt nicht mehr aufmachen wollen und können, ohne es wieder lange zu tarnen. Es sei doch nur ein bisschen Geld, das könnte man doch irgendwo leicht woanders verstecken.

Ich fragte auch den Assi nach seiner Meinung. Der riet mir kurz und knapp, dass ich es doch einfach am Mann behalten sollte. Die würden schon keine Leibesvisitation durchführen, machten sie doch auch sonst nicht. Recht hatte er! Das machten sie sonst auch nicht, warum also ausgerechnet dieses Mal?

Die Zeit drängte. Schon kam der Lotse, wir drei Matrosen bereiteten die Stationen vor und alles, was sonst noch für den Hafen notwendig war. Ich zog mir einen von Mutter gestrickten dicken Pullover über das Khakihemd. Die obere linke Tasche wölbte sich nahezu unsichtbar, dort hatte ich die Scheine zusammengefoldet hineingesteckt. Der locker fallende Pullover verdeckte alles allerbestens. Das sah sehr unverfänglich aus. Wir legten im Stadthafen Rostock an, so auf Höhe der Kneipe „Zur Kogge“ ungefähr. Von hier aus musste nur eine eklige Bitumenleitung überstiegen werden und schon befand sich der Landgänger in der Stadt. Die Grenzkontrolle kam. Zu zweit tagten sie beim Alten in der Kammer, während wir anderen sieben in der Messe warteten. Das Schott öffnete sich, ein Uniformierter hielt einen langen Papierwisch, die Zollerklärung des Alten, in der Hand, ließ seinen Blick prüfend von einem

zum anderen gleiten. „Herr Kaiser?“ Heiß stieg es in mir auf, ich zwängte mich an den anderen vorbei und folgte dem Menschen in Graugrün zur Kammer. Er hielt meine Zollerklärung in der Hand, worauf ich all das angegeben hatte, was ich im Ausland erworben und nun mit nach Hause zu nehmen gedachte. So wie es Vorschrift war.

„Öffnen Sie mal hier! – Und dort hinten? Darf ich das mal sehen? – Soso. ... In England gekauft, was? ... Ach ja, da steht's ja auch.“ Geschäftig unbeteiligt gab er mir Anweisungen. „Würden Sie mal bitte diese Schublade aufmachen?“ Ich gehorchte wie ein Automat. Nur das Geld in der Brusttasche im Kopf, hoffentlich raschelte es nicht oder trug zu sehr auf. „Ja, heben Sie mal das Päckchen ...? Ach so, dann also die Schachtel mal raus? ... Was ist das? Darf ich mal sehen? ... Oh, ein Puzzle! ... Ja, sehr schön. Öffnen Sie bitte ...“ Noch völlig ahnungslos lupfte ich den Deckel der Schachtel und sah mittenmang der vielen Puzzlestückchen die Journalien, die Zeitungsseiten. Die hatte ich ja völlig vergessen! Verdammt, verdammt! Der Zöllner guckte nun schon biestig! Was das denn wäre, fragte er mit ernster Stimme und sah mich offiziell höchst grimmig und böse an. Konnte jetzt schlecht profan sagen, dass dies Zeitungen und Journale wären. Die sperren mich noch ein! Nur der frechen Antwort wegen. Als er die „Druckerzeugnisse“ mit spitzen Fingern aus den Puzzlehaufen fischte, entdeckte er auf einer Rückseite einen Zustellstempel mit der Adresse des Empfängers. Ob ich die Person kenne? Wohnte in Kiel. Waren wir nicht gerade in Kiel gewesen? Das klang in seinen Ohren sicherlich höchst interessant. Wie diese Zeitungen an Bord kamen? Ich versuchte, es wahrheitsgemäß zu erklären, wie es tatsächlich gewesen war. Nein, diesen Typen kannte ich nicht, der hatte bestimmt an Bord gearbeitet. Während Reparaturarbeiten in Holtenau hatten die Serviceleute uns zur Freude ein paar harmlose Zeitungen an Bord gebracht, von denen ich welche für begonnene Puzzlestücke benutzte, um diese in einem Stück zu transportieren.

Scheinbar ließ er von dieser Problematik ab und studierte nochmal meine Zollerklärung. Ich sollte ihm mal den Bleistift zeigen. Automatikbleistift? Was das wohl war? Er war zufrieden, als er ihn sah. „So,“ meinte er, „ist das alles, was Sie zu erklären haben? – Wirklich alles?“ Er fragte gedehnt mit einem gewissen bedeutungsschweren Unterton, als wenn er schon alles wusste! Seine Worte hallten in meinen Ohren. Er fixierte mich eindringlich, ließ kein Auge von mir. Ich konnte kaum noch schlucken, geschweige denn sprechen, so trocken war meine Kehle. Fieberhaft überlegte ich, wie ich darauf normalerweise reagiert hätte. Schnell, schnell, schnell – so pulste es in meinen Schläfen. Plötzlich konnte ich diesem Druck nicht mehr standhalten, es wurde mir egal. Besser zugeben, als überführt und des Lügens bestraft zu werden, schoss es mir durch den Sinn. Krampfhaft hoffte ich auf ein kleines Wunder, als ich den Kopf schüttelte, denn sagen konnte ich nichts, ich hauchte ein: „Nein, nicht alles ...“, als dass ich es wirklich sagte. Mir war so schlecht und ich wollte nicht mehr hier sein. Überall, nur nicht hier! So eine himmelhohe braune Kacke aber auch! Das dachte ich vielleicht gerade noch, als ich in die Brusttasche des Hemdes griff. Vielleicht, so meine aller-allerletzte Hoffnung, kriegte ich die belgischen Francs zu fassen und zöge nur die raus, denn sie hatten deutlich weniger Wert und wären eher zu verschmerzen gewesen, als die Deutschmark. Die Francs würden vielleicht als Opferanode mein Gegenüber zufriedenstellen und ich könnte noch mit einem tiefblauen Auge davonkommen.

Es kam anders, wie man sich unschwer denken konnte. Natürlich, wie programmiert griffen meine Finger die falsche Währung und zogen einen Fuffi heraus. Ich nahm es, innerlich von meinem „Glücksgriff“ schwer enttäuscht, zur Kenntnis. „Und“, hakte er noch einmal nach, „war das nun alles?“ Eine kleine spannungsgeladene Pause des lauernden Wartens. „Oder haben Sie noch was ...?“ Nun war mir wirklich alles egal! Verloren, ich hatte verloren. Alles, was ich mühevoll angespart und zusammengeschachert hatte, war auf einen Schlag nicht mehr existent. Ich ergab mich der Staatsgewalt, zog resigniert auch die restlichen Scheine

aus der Tasche und blätterte sie auf die Back. Trotzig schüttelte ich mit zusammengebissenen Zähnen den Kopf, als er mich noch ein allerletztes Mal fragte, ob ich noch was in der Tasche hätte. Nein, hatte ich nicht mehr. Irgendwie fühlte ich mich jetzt auch erleichtert, dass die verdammte Inquisition nun endlich vorbei war. Ohne Hintergedanken beantwortete ich freimütig die Frage, was ich denn mit so viel Geld vorgehabt hätte. Mehr schlimm ging ja nicht. Ich wollte mir eine Uhr kaufen, das war der Plan. Aber, er wies auf mein Handgelenk, ich trüge doch ein sehr schönes Modell? Die Uhr hatte ich vor, zu verkaufen und dann zusammen mit meinem Geld eine neue, bessere erstehen. Aha! Und wieder guckte der Typ oberdienstlich streng. Wo ich denn diese herhätte, die ich gerade trüge? In Singapore gekauft, antwortete ich wahrheitsgetreu. Ob ich denn nicht wüsste, dass es einen strafbaren Tatbestand darstelle, im Ausland erworbene Sachen in der DDR weiter zu veräußern? Nein, das wusste ich bis dato nicht, gab ich zu. Dann würde ich mich wohl anders entscheiden müssen, jetzt ja sowieso.

Wir verließen die Kammer und ich nahm wieder in der Messe Platz, wo ich mit rotem Kopf als Missetäter leise von meinem Unglück berichtete. Nicht lange und ich wurde zum Alten in die Kammer gerufen. Der Tatbestand wurde mir noch einmal vorgelesen und ich konnte Stellung nehmen. Auch der Alte guckte nicht überglücklich, ich machte ihm Sorgen und auch das tat mir leid, aber es war nicht mehr zu ändern. Ich hatte das Protokoll zu unterschreiben. Ein Einziehungsbescheid über die Belgischen Franc und Deutschmark ergänzten das Set. Von „Schundliteratur“ war keine Rede mehr. Meine Auslassung über die Herkunft der Zeitungen hatte der Alte offenbar bestätigt. Zumal es ja nicht mal Sexblätter waren. Mir wurde das letzte Wort gestattet, mit dem ich mich entschuldigte und versicherte, dass sowas nie wieder vorkommen würde. Dass es mir eine Lehre wäre, deren ich mich stets erinnern werde. Eigentlich hatte ich doch nur meine Knete zugunsten des Staates eingezahlt. Nicht ganz freiwillig, das war zuzugeben, aber ich hatte alles gegeben ... alles, was ich hatte.

In der Tat ein harter Schnitt ins Portemonnaie. Mein Traum von der höchst modernen Uhr schwand erst einmal.

Karl-Heinz Flegel – Denkst du an Zöllner in der Nacht, wirst du um den Schlaf gebracht

Die Deutsche Demokratische Republik ist weltweit, außerhalb ihrer Bruderländer, diplomatisch nicht anerkannt. An ihren Grenzübergängen wird höchst penibel kontrolliert. Ich habe kein Land in der Welt kennengelernt, was sich in Sachen Grenz-, Pass- und Gepäckkontrollen beschränkter anstellt als die „DeDeEr, unser Vaterland!“ Von Jahr zu Jahr wird der Kult, der an der Landesgrenze diesbezüglich getrieben wird, schikanöser.

Meine Westverwandschaft wird mir jetzt beifällig auf die Schultern klopfen, aber mir nicht glauben, dass ich die Kontrollen, die sie lediglich zwei, drei Mal erniedrigend über sich ergehen lassen mussten, ständig, regelmäßig beim Anlaufen meines Heimathafens genieße, nicht als Klassenfeinde wie sie, sondern als Bürger dieses Staates der Arbeiter und Bauern. Nach Einlaufen im Heimathafen ergießt sich das mausgraue Filzerkollektiv in Kompaniestärke über das Schiff. Unter striktester Einhaltung ihrer Dienstvorschriften werden mit zur Faust geballten Gesichtern jegliche Freundlichkeit oder ein Lächeln strikt unterlassen. Diese Saupreiß, würde ein Bayer sagen. In jedem Hafen der Welt strapazieren die einklarierenden Behörden den Repräsentationsfonds des Kapitäns, lediglich die eigenen Landsleute entnehmen diesem keinen einzigen Schluck Kaffee oder eine Zigarette.

Vor jedem Auslaufen ist von der Besatzung eine riesige, mehrspaltige Geld- und Wertsachenliste auszufüllen. Bei 40 Besatzungsmitgliedern hat diese Liste 40 Zeilen. In den vertikalen Spalten müssen nun Furz und Feuerstein eingetragen werden, für den sich generell nur der hiesige Zoll interessiert und sonst absolut niemand auf der Welt, für die mitgeführten

Zahlungsmittel in Monopoly-Geld sowieso nicht. Fotoapparate, Ferngläser, Schmuck, eben Jegliches, was in diesem Land als Wertsache angesehen wird, gehören da rein. Auch Tonbandkassetten! Kann man sich so etwas vorstellen?

Bei der Heimkehr müssen der Fotoapparat, das Fernglas und der Ring aus 333er-Gold wieder vorzeigbar sein. Die Einfuhr von „Tonträgern“, also Tonbandkassetten, ist nicht statthaft. Auf die spricht erfahrungsgemäß der Klassenfeind seine Anweisungen für die Agenten drauf, die mit ihrer Schweineschnauze im blühenden Garten des Sozialismus herumwühlen.

Eine Schallplatte einzuführen ist eigentlich, na ja, generell nicht verboten, aber da Heino vor kurzem „Schwarz-braun ist die Haselnuss“ gesungen hat, was die Nazis auch schon sangen, wird die gesamte LP konfisziert. Die Gruppe „Kiss“ bemalte sich mit fetischistischen Zeichen, die als SS-Runen angesehen werden könnten. Ein „Kiss“-Titel auf einer LP – und auch die wird konfisziert. In der Nachbarkammer hängt ein Kalender von Coca Cola an der Wand mit einem barbusigen Girl drauf. Oh weh, der kontrollierende Genosse Zollunterassistent weiß nicht so recht Bescheid, er holt den Kommandoführer und der den Kalender von der Wand.



Zollsiegel Dammam (04/1978)



Zollsiegel Dammam (01/1978)



Zollsiegel Antwerpen



Zollsiegel Tilbury an der Themse

Auch eine Wasserpistole, mit einem anderen Hoheitszeichen als dem sozialistischer Bruderländer, gefährdet den Sozialismus und wird beschlagnahmt. Sämtliche Druckerzeugnisse des Klassenfeindes sind von vornherein Schund- und Schmutzliteratur, völlig egal was sie beinhalten.

Ich führe von Mombasa zwei Massai-Spieße ein. Die üblichen Touristenartikel, zweiteilig, mit Bambus-Mittelstück, damit sie zerlegt auch in den Koffer passen. Laut Zollvorschriften habe ich jetzt Mordwaffen eingeführt. Ich frage den älteren Genossen Zolloberassistent: „Sie sind doch nicht wirklich der Meinung, wenn ich jemandem was Böses will, dass ich ihm dann mit so einem touristischen Massai-Spieß zu Leibe rücke. Dann haue ich ihm doch lieber weit wirkungsvoller einen Hammer auf den Kopf. Unterliegt ein Hammer auch Ihrem Einfuhrverbot?“

Der Genosse begeht ein schweres Dienstvergehen, er lächelt! Nach zwanzig Jahren Seefahrt treffe ich erstmals in meinem Heimathafen auf einen Typen, der außer Zöllner auch noch Mensch ist. Er verweist auf die bescheuerte Gesetzeslage und gibt die Massai-Waffen zur

Wiederausfuhr frei. Diese gesetzeswidrige menschliche Geste bedeutet für mich natürlich: Beim nächsten Einlaufen halt cleverer einführen. Danke Genosse!

Vor meinem späteren Berufsverbot diene ich auf dem größten Schiff der Deutschen Seereederei. Der Tanker HEINERSDORF passt mit seinen 86 000 Tonnen in keinen Hafen unserer Republik. Somit empfängt uns in unserem ersatzweisen Heimathafen Göteborg eine weitaus freundlichere Einklarierung als die der eigenen mausgrauen Landsleute in Rostock mit ihren im harten Klassenkampf für den Sozialismus verhärteten Gesichtszügen.

Hans-Peter Höppner – Das hatte sich gelohnt

Das einzige Geschäft, was ich entgegen der einschlägigen Zollvorschriften getätigt habe, brachte mir eine sehr hohe Gewinnsumme ein. Und das kam so: Es wird so um 1986 gewesen sein, als Doppelkassettendeck-Recorder in Mode kamen. Ich absolvierte während des Studiums ein Praktikum auf MS BEERBERG und interessierte mich ebenfalls für so ein Gerät. Wir lagen in Kiel und eigentlich wollte ich bei einer Filiale der FAMILIA-Gruppe Ausschau nach nichts Besonderem halten. Rein in den Laden, und plötzlich sehe ich auf einer Palette lustlos drapiert das Objekt meiner Begierde. Ich besaß 100,- DM, auf der Palette prangte ein Schild mit dem durchgestrichenen Preis von 129,- DM und einem neuen von 99,- DM. Ich sah mir das Teil an und schon stand ich an der Kasse. Alle anderen Wünsche waren obsolet, schon weil nur noch eine einzige Mark übrig war. Die Kassiererin gab den Preis ein und verlangte 129,- DM von mir. Nach einem heftigen Schreck und meinem Einspruch telefonierte sie mit dem Chef und ihre Forderung stellte sich als Irrtum heraus. Ich kam mit dem Recorder glücklich an Bord an, wo er von allen bewundert wurde. Eigentlich sollte das Gerät nun dauerhaft in meinem Besitz bleiben, doch es kam anders. Auf Urlaub besuchte ich meine Schwester nebst Mann. Dieser hatte sich ebenfalls ein Doppelkassettendeck gekauft, allerdings im A&V für sage und schreibe 1 800,- Mark der DDR. Irgendwie klickte es bei mir, und am nächsten Tag klapperte ich einige A&V-Läden ab. Der Erste nahm keine Elektrogeräte an, der Zweite wollte mir großzügig 700,- Mark für meinen Recorder bezahlen. Der Dritte zeigte reges Interesse, und er zahlte mir 2 252,- Mark. Dafür kaufte ich mir im EXQUISIT eine schicke Lederjacke für 700,- Mark, welche im Ausland auch mindestens 100,- DM gekostet hätte. Und danach blieben immer noch 1 500,- Mark übrig.

Konrad Völkel – Einklarierung auf (Nord-)Koreanisch

Mit MS MAGDEBURG (2) führte uns 1985 die Reise auch nach Hungnam in Nordkorea, im allgemeinen Sprachgebrauch der Asien-Fahrer auch liebevoll als „Luftkurort“ umschrieben. Wer einmal dort gewesen, weiß was damit gemeint ist. Die Gegend dürfte auch heute noch kaum zu den Sehnsuchtszielen ehemaliger Seefahrer der DSR gehören, im Gegensatz zum Beispiel von Kuba oder Mexiko. Schon die Annäherung an die Küste hatte etwas Bedrohliches. Wir wurden von Schnellbooten „empfangen“, welche uns umkreisten und ihre nicht mit Überzügen verhüllte Bordbewaffnung präsentierten. Besatzungsmitglieder, die auf fahrenden Einheiten der Volksmarine dienten, meinten zwar, es würde sich um veraltete Technik handeln, gaben aber gleichzeitig zu bedenken, dass solche alten Geschütze schlimme Löcher reißen würden. Die Kopfbedeckungen der Seesoldaten kannte ich wiederum aus meiner Armeezeit. Es handelte sich um die bei allen gepanzerten Fahrzeugen benutzten Kopfhäuben, meist einfach Panzerhaube genannt.

Nachdem die Boote längsseits lagen, wurde unser Schiff regelrecht von Koreanern geflutet, jede Menge Uniformträger, welche man anderswo als Zöllner, Immigration Officer, Hafenpolizei und was weiß ich nicht alles ansprechen würde. Auf jeden Uniformierten kamen noch einmal zwei oder drei Herren in schwarzen Hosen und weißen Hemden. Alle trugen

Abzeichen ihres geliebten, göttergleichen Großen Führers, des Vaters der Nation und genialen Obersten Feldherrn, Kim Il Sun. An der Größe der Plaketten konnte der Kenner vermutlich die Stellung innerhalb der Hierarchie ablesen. Zumindest ließ sich das an ihrem Verhalten beobachten. Pro Besatzungsmitglied (wir waren damals wohl 28 Leute) kamen etwa vier „Gäste“ an Bord.

Mit penetranter Neugier schnüffelten sie überall herum. Gleiche Brüder, gleiche Kappen – hätte man meinen können in Anbetracht von Gedanken an den Rostocker Zoll. Besonders fiel ihr ständiges Bedürfnis auf, sich die Hände zu waschen, wobei das benutzte Stück Seife anschließend in der Hosentasche verschwand. Oft wurde gleich vermieden die Seife mit dem Wasser in Kontakt zu bringen. Da es Besatzungsmitglieder gab, für welche das Anlaufen von Hungnam nicht der erste Besuch vor Ort war, wurde über dieses Thema bereits im Vorfeld in Rostock gesprochen und wir waren darauf vorbereitet. Jedenfalls hatten die Bereichsleiter des Dampfers die Schiffsversorgung Rostock wohl um einige ansonsten unverkäufliche Altbestände erleichtert, und meistens fuhren in den Lagern von Kabel-Ede, Storekeeper und Oberstewardess auch uralte Dinge mit, welche eigentlich nur ihrem Einsatz als Tauschware irgendwo im Nirgendwo oder eben als Geschenke in Nordkorea entgegen dümmerten. Auffallend war besonders, dass die Träger weißer Hemden mit den größten Abzeichen am Ende auch die am weitesten ausgebeulten Hosentaschen vorweisen konnten.

Erwähnenswert ist auch die von Seiten der Koreaner ausgesprochene Anweisung, alle Fotoapparate und Ferngläser in der Transitlast einzuschließen. Alle befolgten diese Forderung gewissenhaft. Vermutlich verspürte niemand von uns das Bedürfnis, seinen Aufenthalt im „Freundesland“ noch über die ohnehin schon viel zu lange Liegezeit auszudehnen.

Nach der Einklarierung durften wir endlich die Fahrt zum Liegeplatz fortsetzen. Neugierig stand jeder der konnte an Deck, um zu schauen. Dabei fielen bei der Annäherung an das Land die Bergkuppen über der Stadt auf, auf welchen permanentes Geschützexerzieren stattfand. Ob es sich um Flak-Kanonen handelte oder Geschütze, um den Seeraum zu beschießen, ließ sich nicht erkennen. Und die Feldstecher befanden sich unter Verschluss. Die Hafenanlagen machten einen desaströsen Eindruck. Der Kran, sichtbar ein Produkt aus Eberswalde, sah äußerst malade aus. Die Stahlseile in Unordnung und das ganze Gerät offensichtlich nicht einsatzbereit. Als Transportmittel fungierten Dampflokomotiven, Esel- und Pferdekarren oder Lastenfahrräder. LKW – Fehlanzeige. Jede Lok war mit bis zu zwanzig Leuten besetzt, von denen die eine Hälfte ständig Fahnen schwenkte und der Rest immer auf und ab sprang, um an den Stellhebeln der Weichen zu zerren. Vorherrschende Anzugsordnung bildeten blaue Hosen, blaue Jacken, blaue Mützen. Von Bildern aus China während der Kulturrevolution kannte ich dieses Erscheinungsbild bereits. Jetzt erlebte ich es also live und in Farbe, wobei es sich von Farbe im eigentlichen Sinne nicht sprechen ließ. Alles grau und trist, verstaubt und kaputt. Die Umgebung sah aus wie auf Schwarz-Weiß-Fotos zerstörter deutscher Städte nach 1945. Somit erschloss sich einem jeden von uns sehr schnell der Grund für die Verwahrung der Fotoausrüstung. Derartige Forderungen wurden eigentlich immer nur in moslemischen Ländern oder eben bei unseren „Freunden“ gestellt.

Es folgten vier lange Wochen Liegezeit für die im Verhältnis zur Aufenthaltsdauer geringe Ladungsmenge. Dabei handelte es sich unter anderem um Graphit als Pulver in Papiersäcken. Beim Anblick der people of color in der Luke konnte der Beobachter meinen wir nahmen Ladung in Zentralafrika. Der Rest der Ladung bestand aus diversen Metallbarren. Alle Besatzungsmitglieder erfreute das Verlassen dieses gastlichen Ortes ungemein, um die Reise fortzusetzen – in bedeutend anziehendere Gegenden dieser schönen Welt. Auch meine Frau würde heute eher mit AIDA nach Norwegen reisen, als in Nordkorea meinen aus Liebe geschriebenen und dort bis heute verschollenen, reich frankierten Briefen nachzuspüren.

Lars Meisser – Der Zoll, na toll!

Crewwechsel auf dem Motortanker SCHWEDT (3) im Dezember 1986 in Dubai. Während unseres Seetörns dampften wir vorher unter anderem auch nach Singapore. Dort wurden von uns elektronische und jegliche andere Art von Unterhaltungskonsumgütern eingekauft: Musikkompaktanlagen, Kassettenrecorder, Schallplattenspieler, Walkmans mit Radio, kleine Fernseher, Adapter, Akkus mit Ladegeräten, Taschenrechner, Autoradios, elektronisches Spielzeug, auch Handwerkszeug.

Nach zwei Tagen Hotelaufenthalt startete unser Rückflug von Dubai über Budapest – hier sahen wir in Sommerklamotten mal wieder Schnee – nach Berlin-Schönefeld.

Nach der Gepäckübernahme vom Airportkarussell wurde ich auf meinem Seesack sitzend von einer Person angesprochen, ob ich auch zur Schiffsbesatzung gehöre. In diesem Moment sammelte sich die Crew. Mit unseren Paketen, Tüten, Taschen, Seesäcken folgten wir jener Person. Als wir sämtliche Absperrungen unkontrolliert passiert hatten, sagte dieser Mensch: „Das ist für Sie von uns. Danke und frohe Weihnachten!“

Puh – waren wir erleichtert. Nun „kämpften“ wir uns von Berlin-Schönefeld Richtung Heimatstädte und -dörfer durch die dunkle, kalte DDR-Winternacht. In den Reisezügen der Deutschen Reichsbahn, Gepäck verstaut und Sitzplätze eingenommen, nahmen wir erst einmal eine „Aufwärmflasche“ zu uns. Beim Anblick unseres vollgestopften Abteils fragte die Schaffnerin interessiert: „Wo kommen Sie denn her?“ „Aus Dubai.“ Ob sie überhaupt wusste, wo dieses in der Republik kaum bekannte frühere räuberische Nest an der arabischen Piratenküste auf der Landkarte zu finden ist?

Einmal bin ich mit einer Stange CABINET-Zigaretten, aber die Schachteln lose unter meinem Pullover verteilt, als Beifahrer eines Besatzungsmitgliedes in seinem PKW vom Dampfer bis durch das Hafentor mitgefahren. Diese Zigaretten waren „Nur zum Verbrauch auf hoher See bestimmt“. Nach dem Passieren des Tores lüftete ich meinen Pullover und die Schachteln purzelten heraus. Mein Fahrer fand das überhaupt nicht lustig: „Wenn das schief gelaufen wäre ...!“ Manchmal überwältigen mich nachts noch immer Albträume, wenn ich mir vorstelle, wie mich die höflich-zuvorkommenden, preußisch-korrekten Rostocker Zöllner wegen dieses Verstoßes ins Verhörzimmer gebeten, in die Zange genommen, die Pistole auf die Brust gesetzt, nach Komplizen ausgeforscht und mir den Garaus gemacht hätten.



Beim Verlassen des Rostocker Überseehafens wurde meine Montana-Reisesporttasche eines Tages von einem Uniformierten gefilzt. Als die Tasche geleert war, griff der Kontrolleur noch unter den stabilisierenden Einlegeboden und beförderte einen Nimm-2-Bonbon (noch eingewickelt) ans Tageslicht. Der war bestimmt schon in diesem Versteck um die halbe Welt geschippert. Für den „armen“ DDR-Wachmann „Goldstaub“ aus dem Westen. Er schaute mich an, ich schaute ihn an: „Tschuldigung, ist leider nur einer, können Sie gerne haben.“

Klaus Ammersdörfer – Der „heilige“ Geist

Wir kamen vom Nord-Ostsee-Kanal her nach Wismar. Bei mir in der Kammer saßen ein Mensch vom Zoll und die Passleute zum Einklarieren. Die übrigen Zöllner durchsuchten das Schiff. Es klopfte und einer der Zöllner legte mir lauter kirchliche Zeitschriften auf den Tisch. „Kapitän, Sie hatten doch die letzte Wache im NOK gehabt. Wir fanden alle diese Zeitungen auf der Brücke hinter dem Sitz eines Stuhles.“ Während der NOK-Passage saßen der Kapitän oder der wachhabende Nautische Offizier allerdings nicht dort, sondern der Lotse. Ich musste mit ins Hauptgebäude und mir Belehrungen anhören. Zum Schluss hatte ich sieben Protokolle zu unterschreiben. Berichte gingen auch an Inspektion und SED-Kreisleitung. Aber vermutlich, weil es sich lediglich um kirchliche Zeitungen handelte mit der Angabe von Radiofrequenzen, auf denen wir die Deutsche Welle mit kirchlichen Nachrichten empfangen konnten, kamen keine Reaktionen von Seiten der DSR oder der Kreisleitung.

Nach Auslaufen Wismar wieder zum Kanal. Bei Kiel Turm kam Lotse Schulze an Bord. Wir kannten uns schon seit Jahren. „Herr Schulze, beinahe wäre meine Seefahrt zu Ende gewesen!“ Ich erzählte ihm, dass einer der Kanal- oder Außenlotsen die ganzen kirchlichen Zeitungen hinter dem Sitz auf der Brücke versteckt hatte. „Herr Kapitän, darf ich bitte in das Schiffstagebuch gucken und mir mal die Namen der Lotsen rausschreiben, die vorgestern hier an Bord waren?“ Ich gab ihm die Namen der drei Lotsen, einer von ihnen hieß treffenderweise Geist, und er bedankte sich. „Kapitän, Sie hören von uns. Das werde ich dem Ältermann übergeben.“ Ich sah dem Lotsen an, dass er eine Vorahnung hatte. Eine Reise später bekam ich ein Entschuldigungsschreiben von der Lotsenbrüderschaft. Mit dem betroffenen Lotsen sei ein ernsthaftes Gespräch geführt worden und er habe die Tatsache auch zugegeben, die Zeitungen dort versteckt zu haben. Vier Monate später – Lotsenwechsel in Nübbel. Ich begrüße den Lotsen: „Ammersdörfer.“ „Ammersdörfer?, Geist mein Name.“ Dann haben wir uns zehn Minuten auf der Brücke beharkt.

Auf den Kümos wurde der Chief mit als Rudergänger eingesetzt. Der bog sich vor Lachen über unseren Streit. „Kapitän, Ihre Reederei kann mir keine Befehle erteilen. Ich bekomme meine Befehle von oben!“ Und weil der da oben immer Recht habe, hätte er bis heute keine Havarie gehabt. Dann erwähnte er noch, dass in seiner Bekanntschaft jemand Kehlkopfkrebs gehabt hätte und er den in zwei Tagen auskuriert habe. Nun hatte auch der Chief begriffen, dass dieser Mensch beknackt war, wie man so schön sagt. Offensichtlich war dieser „heilige“ Geist von höheren Mächten umgekrempelt worden, denn vorher soll er ein freundlicher Mensch gewesen sein, der nach der Wache öfter zum Umtrunk einlud.

Und dann könnte ich noch erzählen, wie sich Silvester im Kieler Hafen drei Nuten an Bord aufwärmten und unser Koch ihnen heiße Brühe kochte. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.

Jürgen Prescher – Noch einmal davongekommen

Wir liefen am 25. Juni 1965 mit dem Massengut-Motorschiff CALBE/DDVK aus Noworossijsk am Schwarzen Meer kommend im Überseehafen Rostock ein. Die Besatzung möchte bitte auf ihren Kammern bleiben – die Zollbehörden kommen zu jedem Besatzungsmitglied, so lautete die Aufforderung an alle. Bei mir lief alles glatt, ohne Probleme. Ich bekam meinen Zollbescheid. Damit schien die Einklarierung für mich gelaufen zu sein. Aber der Mensch denkt ...

Noch war keine weitere Durchsage erfolgt, dass wir die Kammern verlassen dürfen. Plötzlich schlug meine Kammertür laut weit auf. Die drei mir inzwischen bekannten Zöllner stürmen mit breit nach hinten gezogenen Schultern in meine Kammer auf mich zu. „Zeigen Sie uns noch einmal die Dinge, welche Sie einführen wollen!“, lautete nun die Ansprache im Befehlstone an mich. Hatte ich etwas verheimlicht, falsch angegeben? Seit wenigen Minuten

erst lag in einer Tischi-schub-lade mein frischer Zollbescheid, genau eben von diesen Zöllnern ausgestellt. Ich war mir keiner Schuld bewusst.

Also öffnete ich meine Tischi-schub-lade und präsentierte das vor wenigen Minuten erhaltene Zoll-Dokument. Die drei Männer in Uniform schauten auf das Papier und herrschten mich mit barschen Worten an: „Warum haben Sie das nicht gleich gesagt, dass Sie bereits eine Zollbescheinigung haben?“ Ich antwortete den drei Genossen in ihren eigenen Worten: „Zeigen Sie uns noch einmal die Dinge, welche Sie einführen wollen“, mit der Betonung auf NOCH EINMAL! Ohne eine Entschuldigung, ein Eingeständnis ihres Irrtums oder ein Wort des Bedauerns stürmten die drei Genossen aus meiner Kammer.

Im Frühjahr des Jahres 1968 erlebten die Besatzung und die anwesenden Springer auf MS ELBE im Hafen Wismar einen obskuren Auftritt unserer heimischen Zoll- und Grenzsicherungsbehörden. Vorgesehen war, dass am Abend das Schiff den Hafen Wismar verlässt, um zum Beladen in den Überseehafen nach Rostock zu versegeln. Gegen 23 Uhr wurde die gesamte Mannschaft durch ein akustisches Signal aufgefordert, sich in der Mannschaftsmesse einzufinden zur Gesichtskontrolle. Wer schon im Pyjama steckte, zog sich nochmals kurz erneut an, öffentlichkeits-tauglich. Zudem lautete die Aufforderung, sämtliche Kammern und Arbeitsräume geöffnet zu lassen, um eine ungehinderte Kontrolle der Zöllner und Grenzbri-gadisten zu ermöglichen. Die ersten Seeleute waren bereits aufgerufen worden. Jeder erhob sich von seinem Stuhl, bestätigte seinen aufgerufenen Namen, das Lichtbild im Seefahrts-buch wurde mit dem jeweiligen Seemann verglichen.

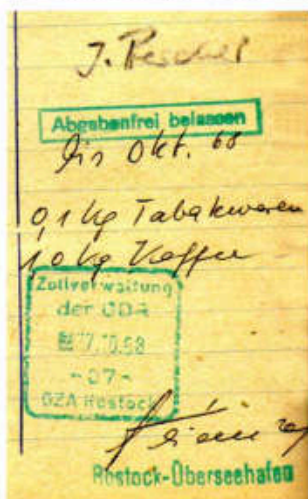
Unter-dessen schwärmten die weiteren Behördenleute durch die entlegensten Winkel in der Maschine und durch die offenen Kammern und Betriebsräume. In der abendlichen Messe war jeder Stuhl besetzt, jedermann hoffte auf ein baldiges Ende. Dabei hat wohl jemand aus den vorderen Stuhlreihen die Frage geäußert, ob es von nun an zur Regel werden würde, Rostocker Schiffe generell derart penibel und pedantisch einer Kontrolle zu unterziehen, selbst dann, wenn es nur den heimatlichen Hafen von Wismar verlässt, um Stunden darauf im Rostocker Überseehafen festzumachen. In jenem Augenblick entstand wohl eine kleine Irritation auf Seiten der Uniformierten. Kurz darauf endete für die Besatzung von MS ELBE das Prozedere. Möglicherweise waren diese Befehlsempfänger mit oder ohne Absicht zu näch-tlicher Stunde auf das Schiff zum Dienst beordert worden, ohne informiert worden zu sein, dass das Schiff nicht auf Auslands-reise geht. Nach einer ruhigen Fahrt durch die finsternen Nachtstunden legte das Schiff am folgenden Morgen bei aufgehender Sonne im Überseehafen Rostock an, bereit neue Ladung zu übernehmen für eine nächste Reise.

Meine Reise als I. Koch mit MS EICHSFELD unter Kapitän Hans-Heinrich Zeplien begann am 7. Juli 1968. Zu Beginn der Reise folgten nacheinander die Häfen in Kopenhagen, Hamburg, Antwerpen, Dünkirchen bis nach Lissabon. Dort begann die ewig lange Umrundung des Afrikanischen Kontinents, bis wir endlich unseren letzten Zielhafen Akaba in Jordanien erreichten. Rückreisend warteten in den Häfen von Rotterdam und Bremen bereits die Hafenmeister auf unsere Ankunft. In Rotterdam hatte ich mir beim Schiffshändler günstig einige Päckchen Bohnenkaffee der Marke Van Nelle Rot gekauft. Der letzte Hafen vor Rostock hieß Bremen. In den Kinos lief der Film „Doktor Schiwago“ mit Omar Sharif. In einer Geschäftsstraße standen am Nachmittag Männer dichtgedrängt vor zwei großen Schaufenstern. Darinnen waren Fernsehgräte übereinander zur Pyramide aufgestapelt. Jedermann wollte einen Blick auf die Bildschirme mit den Sportereignissen erhaschen. Es lief eine Übertragung, versuchsweise schon in Farbe, von den Olympischen Sommerspielen 1968 in Mexico-Stadt.

Doch ich wollte über den Bremer Zoll berichten. Im Hafen seien sämtliche Bestände an Bohnenkaffee unter Verschluss zu nehmen, lautete dessen Weisung. Das galt auch für den

Bohnenkaffee, welcher jeweils von der Kombüse für die Versorgung am donnerstäglichen Seemanns-Sonntag und am regulären Sonntag benötigt wurde. Die erforderliche Menge wurde beantragt und auch rechtzeitig bewilligt. Dieser Aufforderung war ich ohne Kommentar unverzüglich gefolgt.

Es kann gut sein, dass es unser zweiter Tag in Bremen war. Am Schott vor der Kombüse warten drei, vier Zöllner, sie möchten den I. Koch sprechen. Ich stellte mich ihnen vor. Sie würden sich gern einmal die Proviant-Lasten näher anschauen. Daraufhin schauten sie sich interessiert in der Trockenlast um, ließen sich alles erklären und nahmen zur Kenntnis, dass in Rotterdam frisches Obst und Gemüse eingekauft worden war. An der Ordnung und Sauberkeit hatten sie anscheinend nichts auszusetzen. Sie erkundigen sich in der Kühllast aber nach der Herkunft zweier Ungarischer Salami. Es gäbe zur Zeit Probleme mit Salami-Würsten aus Italien, beteuerten die Beamten. Wir dürften unsere Ungarische Salami weiterhin zum Abendessen auf die Back bringen. Nachdem die Kontrolle der Proviant-Lasten zur Zufriedenheit ausgefallen war, wurde ich nach dem Verbleib von Kaffee für die Mannschaft befragt. Auch hier schiffsseitig kein Verstoß gegen behördliche Auflagen.



Zum Abschluss wünschten die Beamten noch einen abschließenden Blick in die Kammer des I. Kochs zu werfen. Kein Problem, aufgeräumt war meine Einzelkammer, die Koje am Morgen gemacht, das Bettzeug ordentlich und sauber zusammengelegt. Unter der Koje ein großes Schubfach für die Kochhosen, Kochjacken, Hemden, Socken. Der Aufforderung folgte ich bereitwillig, dieses Kleiderfach doch einmal zu öffnen. Ich ziehe behutsam, keineswegs ängstlich an beiden Griffen, die Schublade kommt hervor – und ich schaue wie angewurzelt auf mehrere Pakete Bohnenkaffee Van Nelle Rot aus Rotterdam. An den Kaffee unserer Mannschaft hatte ich gedacht. Überhaupt nicht mehr gedacht hatte ich an meinen kleinen Eigenvorrat an Kaffee für die Familie. Ich muss wohl ziemlich blass und betroffen ausgesehen haben vor den Zöllnern. Unmittelbar darauf bekam ich die ernste Aufforderung, diesen kleinen persönlichen Vorrat ebenfalls sofort von der Schiffsleitung unter Verschluss nehmen zu las-

sen. Ich hatte noch einmal Glück gehabt und durfte letztlich den Kaffee behalten. Übrigens kämpften diese Zöllner an jenem Morgen offensichtlich ein wenig mit der Müdigkeit. Sie hatten bis in die Nacht hinein die olympischen Wettkämpfe in Mexiko am Fernsehgerät verfolgt.

Walter Jangel – Besuch durch die Svarta Ganget in Lidköping

Bedingt durch die restriktiven Regularien zum Alkoholkonsum in Skandinavien, musste dort immer mit dem Zoll gerechnet werden. Die Svarta Ganget kam an Bord wie das Amen in der Kirche. Die Besatzung wurde in den Zollbelehrungen immer wieder darauf hingewiesen. In Gävle kam es durchaus vor, dass beim Landgang der Zoll hinter einem Kohleberg zum Vorschein kam und der Seemann einer Kontrolle unterzogen wurde. Die übrigen Schweden machten das anders. Sie kamen an Bord und ließen sich dort volllaufen. Den Sprit in der Flasche von Bord zu bringen erübrigte sich in diesem Falle.

Ein Zimmermann der DSR, so wurde kolportiert, hatte von den penetranten Zöllnerbesuchen allmählich die Nase voll und baute sich ein „ganz sicheres“ Versteck für seinen privaten Flaschenhandel. Er höhlt ein Vierkantholz aus. Und das verschwand wieder im Stapel. Dummerweise hackte ein anderer Seemann aus irgendeinem Grund drauf herum und demolierte eine Flasche. Mit der Zeit parfümierte sich die Last. Das roch der Zoll mit seiner feinen Nase,

suchte und fand. Heute soll das gute Stück Holz im Museum des Zolls in Stockholm liegen. Die illegalen Tauschgeschäfte in Schweden waren durchaus lukrativ, konnten aber auch teuer werden. 50 Kronen Strafgebühr pro entdeckte Flasche bedeuteten Mitte der sechziger Jahre einen schmerzhaften Verlust. Diesem Aderlass gegenüber stand, dass Hein Seemann für die Ausgangsbasis von 2,30 Mark der DDR für eine Flasche Wodka zwei schöne Abende mit Frühstück in Stettin haben konnte.

MS MALCHOW/DDWN gehörte mit 1613 tdw zu den kleineren Einheiten, auf denen ich gemustert wurde. Irgendwie war's gemütlich. Eine Besatzung von 20 Mann, eine Messe, zwei Backs. Der Kapitän musste seinen Hintern von der Backskiste erheben, wenn der Funkoffizier auf seinen Platz zum Essen wollte. Mit zwei Leuten im Funkraum war der voll. Die Reise führte über NOK, Rotterdam, Gibraltar als Nothafen nach Benghazi und Beirut. Gebunkert wurde aus einem Tankwagen. Proviant wurde privat vom Markt geholt.

In Mersin/Türkei lud das Schiff Expeller für Schweden. Im Zielhafen bestand die Chance, eine Schwedenkrone nebenbei zu machen. Schmuggel gehört zur Seefahrt und hatte nichts mit einem Für oder Wider zur DSR oder gar der DDR zu tun. Von Göteborg aus ging es durch sechs Schleusen in den Vännern-See. Landschaftlich eine reizvolle Fahrt. An manchen Stellen besaß der Kanal eine Breite, dass mitunter nur ein Meter Abstand bis zur Kante war. Dort steuert der Lotse selbst.

Die Einklarierung verlief normal. Gelöscht wurde mit einem Greifer in zwei LKW. Das dauerte. Nach dem Mittagessen wurde ein Nickerchen gemacht. Dann ging es in den Funkraum, vorher wurde ein Blick aus dem Brückenfenster geworfen. Irgendwie fiel mir ein PKW auf der anderen Seite des Hafenbeckens auf. Eine innere unbestimmte Regung ließ mich an die Gangway gehen. Dort sah ich einen Zöllner, und der Ill. NO entgegnete auf meine Frage was hier Sache sei: „Siehst du doch, Svarta Ganget.“

Äußerlich desinteressiert schlenderte ich wieder in die Aufbauten zurück. In der Kammer öffnete ich dann die Ventile von zwei Flaschen Weinblattsiegel und ließ den Stoff im Waschbecken verschwinden. Die zwei leeren Flaschen zerschlug ich im Funkraum in den Papierkorb. Vormittags hatte ich Berichtigungen der Dienstbehalte gemacht und im Papierkorb lag eine dicke Schicht Schnipsel. Die Glasscherben und den Geruch konnte ich nicht im Funkraum lassen. Ab damit an Deck in die Abfalltonne. Es schepperte reichlich ob der Scherben. Haste nicht gesehen, gleich war ein Zöllner da und schaute in die Tonne. Er sah aber nur eine geschlossene Schicht Schnipsel. Ob der heute noch grübelt wieso Papier so scheppern kann? Es dauerte nicht lange und schon kamen die ersten Kunden zur Zahlung der Strafgebühr. „Funker, ich brauche noch 50 Kronen, Funker ich brauche noch 100 Kronen.“ usw. Auch der Kapitän hat beim gemeinsamen Landgang noch Geld auf der Bank eintauschen dürfen. Junge, war ich froh, dass ich meine beiden Flaschen für nur rund 7,00 Mark der Deutschen Demokratischen Republik losgeworden bin.

Nur einer kam durch. Die Kiste des Chief Mates befand sich im Expeller. Dort setzte der Greifer besonders behutsam ein. Er wurde auch besonders vorsichtig im LKW abgesetzt.

Fazit: Ohne gute Landbeziehung schmuggelt's sich nicht so gut.

Julius Kötzsche – Was der Rostocker Zoll passieren ließ

Von Südamerikareisen (1972–1973) wurden für das Handgeld von zwei Personen in Rostock eingeführt: Diakassetten leer, Langspielplatte mit südamerikanischer Folklore, Langspielplatte mit Shanties, Langspielplatte mit Weihnachtsliedern, Langspielplatte Heino (alle gepresst in Argentinien), Stadtplan Buenos Aires, brasilianischer Kaffee, löslicher Kaffee, Cinzano-Wermutwein, Maraschinolikör, Bacardi-Rum, Wein, Cognac, Zuckerrohrschnaps, Campari, Cinzano-Schaumwein, Ballon mit Rotwein, Kräuterlikör, Aperitif, Mate-Tee, Nesquick, Trinkschokolade, Ananaskonserven, Fertigsuppen, Bananen, Pralinen, Olivenkonserven,

Schwarzer Tee, Tomatenketchup, Chimichurri Gewürztunke für Asado, Chillysoße, Pfeffersoße, Currygewürz, Majoran, weißer Pfeffer, Pfefferstreuer, Perlzwiebelkonserven, Herrenwildlederhose, Herren-Nylonvelourhemden, Feinstrumpfhosen, Haarspray, Deospray, Penaten-Babybox, Kokosseife, Zahnpasta, Tulpenzwiebeln, Hyazinthenzwiebeln. Schoko-Zigaretten, Adventskalender mit Schokofüllung, Marzipanbrote, Schokolade, Fischkonserven, Palmmarkkonserven, Kuhfell, Damen-Lammfellmantel, Whiskygläser, Eisbecher, Damen-Wildledermantel, Wildleder-Damen-Hosenanzug, Damen-Perücken, Haartrockenhaube, Deospray, Aschenbecher aus Onyx-Marmor, Basthandtasche, div. Wandbildreliefs aus getriebenem Kupfer, Schaffelle, Tischläufer aus Ziegenfell, Wandspiegel mit Lederrahmen, Patchworkarbeit aus Kuhfell, Kakteenschale, echte Knobelbecher aus Leder (nicht die vom Komiss), Fellbeutel, Felhausschuhe, Halbedelsteinlampe, Gaucho-Bola, rindslederne Schulterdamentasche, Bowlespießchen mit Halbedelsteinen, Porzellanwandteller vom Zuckerhut mit Besucherfoto, Panorama-Autorückspiegel, Autohohlraumspray, Filzstifte. Und das alles ohne Zollgebühren, die bis zur Verabschiedung eines neuen Zollgesetzes am 1. Januar 1969 erhoben wurden. Es galt nun eine „vereinfachte Gebührenerhebung“, durch welche die Seeleute für die von ihrem Handgeld bezahlten Waren zum persönlichen Gebrauch von einer Gebührenerhebung befreit wurden. Manch einer brachte aus Südamerika nicht mehr als einen Sack voll Gonokokken mit nach Hause. Selbst die ließ der Zoll anstandslos und gebührenfrei passieren. Ihre Einfuhr musste im Zollantrag nicht einmal erklärt werden. Auch sie waren lediglich für den persönlichen Gebrauch bestimmt, denn der „Jagdschein“ des Lords wurde behördlich eingezogen und bei Weiterveräußerung der kleinen Tierchen Konsequenzen angedroht. Schund und Schmutz wurden in unserer Republik nicht geduldet.



Dazu eine Bemerkung über die Zoll-Regularien bezüglich der Tonträger, hier Schallplatten. Es schien keine zu geben. Deren Einfuhr war nicht grundsätzlich verboten, hing aber sehr stark von der Willkür einzelner Zollbeamten ab. Eine treudeutsche Platte von Heino, in Argentinien gepresst für die dort hin ausgewanderten Reichsbürger, passierte ohne Probleme die Kontrolle (unter anderen Titeln: Schwer mit den Schätzen des Orients be-

laden, Wildgänse rauschen durch die Nacht, Westerwaldlied). Eine Platte von Reinhard Mey musste auf Veranlassung des Zolls im Panzerschrank des Kapitäns wieder ausgeführt werden. Sie wurde beim nächsten Einlaufen durchs Hafentor geschmuggelt. Mit Platten, in der BRD gepresst, gab es fast immer Probleme. Englischsprachige anderenorts gepresste Scheiben, in den Straßen von Singapur oder Hongkong gekauft (u.a. German Beer Drinking Songs), gingen meist reibungslos durch das zöllnerische Nadelöhr. Ausnahmen bestätigen die Regel. Eine Platte von Shirley Bassey, sie sang bei James Bond die Titelmelodie von „Goldfinger“, wurde konfisziert, obwohl sie auch im „Kessel Bunte“ aufgetreten war. Mithin herrschte Anarchie auf dem Plattenmarkt der Genossen vom Zoll, die sich auch auf Druckerzeugnisse ausdehnte. Hier wurde sogar vor im Fotolabor an Bord entwickelten und an die Wand gehefteten Bildern nicht Halt gemacht, wenn die Aufnahmen nicht in das persönliche kleine Weltbild des Zöllners passten. Bestseller von Johannes Mario Simmel

oder Erich von Däniken und anderer Schund ohne Erfolgsaussicht bei Deklaration wurden daher gleich unter dem Vorsatz des Schmuggels erworben, sozialistische Ethik und Moral hin oder her.

Stephan Bohnsack – Begrüßung in Flekkefjord durch einen freundlichen Zöllner

Der Zöllner hat die Aufgabe, den grenzüberschreitenden Waren- und Geldfluss seines Landes nach Maßstäben, die die Politik festlegt, zu kontrollieren, Schmuggel jeder Art und Spekulation zu bekämpfen. Deshalb können der Seemann und der Zöllner nie im Leben gute Freunde werden. Während der eine bestrebt ist, etwas für sich oder seine Familie mit heimzubringen, versucht der andere dieses Ansinnen zu vereiteln, auch wenn diese Anstrengungen oft den Anstrich des Lächerlichen hatten, besonders auf einem Fischereischiff. Wir waren in den 1960ern nur ostdeutsche Seeleute, Hochseefischer auf ROS 112, die ihren Fangplatz vor der Küste nur verließen, um sich vor Sturm zu schützen und vor allem, um Treibstoff und Trinkwasser zu sparen. Da war nichts mit Waren- oder Geldfluss. Was wir im Laderaum hatten, war vereister und gesalzener Fisch und der sollte als Ware nicht gehandelt werden und auch dort bleiben, sich möglichst nach der Fangpause noch vermehren, denn daraus erwuchs in der Heimat ja unser Einkommen.

Wenn wir wieder einmal in den norwegischen Fjord in Richtung des kleinen Ortes Flekkefjord als Schutzsuchende einliefen, war eine Barkasse mit der Aufschrift TOLL immer die erste, die uns folgte, dann längsseits kam, um einen Beamten bei uns an Bord abzusetzen, einen freundlichen Zöllner. Ob wir das nun TOLL fanden oder nicht, jedenfalls wurde der natürlich freundlich begrüßt und auf die Brücke geleitet. Wie ihm der „türkische“, mit einfachem Wasserkocher aufgebrühte Kaffee schmeckte, konnten wir aber nie rauskriegen. Der Zollinspektor war anschließend auch nicht nachtragend. Ein Schluck Weinbrandverschnitt, unter Seeleuten besser als WBS bekannt, machte sowieso immer alles wieder gut. Mit dem ersten Schluck bekam er die Kaffeeflöhe wieder aus den Zähnen, beim zweiten konnte er schon genießen.

Wir wussten, Schnaps war hier sehr teuer, und die Norweger griffen auf Grund der sonst so seltenen Gelegenheit gerne zu. Nach dem Kaffee, dem dienstlichen Talk und den Schlucken WBS, meistens aus einem größeren Behältnis, schritt der Zöllner zur Erfüllung seiner Dienstaufgabe. Er musste den „Delikatessenschrank“ in der Rückwand der Brücke, direkt hinter dem Rudergänger, versiegeln.

Dieser enthielt viele Tafeln Schokolade in süß und halbbitter, Wein, Liköre, Zigaretten, Kaffee, manchmal auch Zigarren und den bewussten WBS. Der Zöllner versah sein Amt wie ein Henker, mit traurig-ernstem Mitgefühl, aber auch nicht ohne Aufmerksamkeit, denn vor der Versiegelung der Schranktür wurde noch eine Flasche Alkohol entnommen, die er dann mit seinen Kollegen streng prüfen würde.

Von Bord gehend entschuldigte er sich fast für seinen strengen Dienst, aber er müsse noch weiter, auf die anderen deutschen Schiffe, die nach uns in Flekkefjord einliefen, um ebenfalls Schutz zu finden. Der freundliche Zöllner glaubte, wir müssten jetzt die gesamte Hafenliegezeit ohne Schokolade, Zigaretten und Spirituosen verbringen und bedauerte uns insgeheim. Für unsere Besatzung gab es jedoch keinerlei Einschränkungen wegen des Zollsiegels. Der „Delikatessenschrank“ besaß nicht nur eine Vorder- sondern auch eine Rückseite, die sich über dem Kartentisch im angrenzenden Kartenraum befand. Die Rückwand konnte durch Herunterziehen leicht entfernt werden und die „Delikatessen“ konnten weiterhin ungebremsst ausgegeben werden. Gerne hätten wir ihm mitgeteilt dass der Warenfluss, die Spirituosen betreffend, gesichert sei, aber es ging nicht, er war ja ein Zöllner.

Nach dem Anlegen konnten die Flekkefjorder gewiss sein, der Warenfluss von Spirituosen würde kurzfristig in Gang kommen, man wartete sogar schon an der Pier auf uns. Das

deutsch-norwegische Geschäft war illegal, brachte aber Aufschwung für die Wirtschaft, zumindest für den kleinen Krämerladen am Hafenbecken. Hier trugen wir das norwegische Geld hin, mit dem wir in der Heimat von deutschen Zöllnern nicht erwischt werden durften.

Friedrich Seibicke – Kampf dem Atomtod

1978 löste mich Funkoffizier L. in Livorno/Leghorn ab, der sich von seiner Frustration nach einer Niederlage in der Auseinandersetzung mit dem Zoll noch nicht wieder erholt hatte. In jugendlicher Unbekümmertheit wagte er, mit dem bekannten Sticker der Atomkriegsgegner am Ärmel des Parka das Rostocker Hafentor nach draußen passieren zu wollen. Er hatte überhaupt nicht daran gedacht, damit zu provozieren, sondern war vom Anliegen der Bewegung so ehrlich überzeugt, wie jeder friedliebende, normal denkende Mensch in unserer Republik. Die Propaganda ging damit auch konform, nur sollten sich ausschließlich die westdeutschen Bürger jenseits der Grenze darum kümmern. Die Atomsprengköpfe auf dem Territorium der DDR, von denen damals niemand Genaueres wusste, galten einem guten Zweck, wie heute die exportierten Rüstungsgüter in die Ukraine. Unser Seemann wurde am Passieren gehindert. Er dürfe seinen Weg in das Land, das die Friedensliebe exklusiv und kollektiv gepachtet hatte, nur fortsetzen, wenn er den Sticker auf der Stelle abtrenne. Angesichts dieses anachronistischen Widerspruches wogte die Diskussion hin und her. Schließlich wurde er in die gegenüberliegende Dienststelle verbracht, wo er sich weiterhin „bockig“ anstellte. Er war noch nicht lange genug in der Flotte, um das Kräfteverhältnis realistisch einschätzen zu können. Nach mehr als einer Stunde der wörtlichen Rangeleien wurde der Kapitän des Schiffes mit dem Hinweis herbeizitiert, wenn er nicht seinen Schiffsoffizier verlieren wolle, dann solle er seinen Einfluss geltend machen. Ohne Funkoffizier kein Auslaufen des Schiffes. Der Kapitän flehte ihn auf den Knien voller Inbrunst an, seinen Stolz über Bord zu werfen, sonst sei er die längste Zeit zur See gefahren.

Ein Paradebeispiel für die Vergewaltigung des Rechtsempfindens durch Rostocker Zöllner. Solche Demütigungen weltoffener Seefahrern, die trotz aller Schikanen immer wieder heimkehrten, hinterließen Spuren. Die Zöllner hatten sich letztlich selbst in die Suppe gespuckt, wie ein Dutzend Jahre später der Lauf der Geschichte beweisen sollte. Es sei ihnen zugute gehalten, sie standen als Individuen ihrerseits unter dem Druck der Ideologie. Und als es sich damit erledigt hatte, blieben auch sie von dem wundersamen Wandel des zwischenmenschlichen Umganges an den innerdeutschen Grenzen nach dem 9. November 1989 nicht ausgenommen.

Klaus Müller – Party in Felixstowe

Schemenhaft kann ich mich an ein Ereignis von vor etwa 35 Jahren erinnern, das immer noch schmunzeln lässt. Damals fuhr ich als I. Nautischer Offizier in der Ablöserbesatzung RC1 unter Kapitän G. Ziehn, Ali genannt.

Diese Ablösercrew fuhr immer nur eine Reise auf einem Schiff, nach kurzer oder längerer Freizeit stieg sie auf das nächste auf. Auf welchem Schiff wir damals unseren Einsatz hatten, daran kann ich mich nicht mehr exakt erinnern. Nehmen wir an, es handelte sich um die PRITZWALK.

Die Reise ging wie immer nach Ostafrika – Container hin, Container zurück. Inzwischen befanden wir uns auf Heimreise und lagen im englischen Hafen Felixstowe. Nicht nur die Besatzung, auch die mitreisenden Ehefrauen, wir alle freuten uns auf den Besatzungswechsel in Rostock. Am Abend, der Umschlag war vorbei, also Ruhe im Schiff, der Kapitän ging noch mal an Land. Die Besatzung hatte teilweise schon die Koffer gepackt.

Doch jetzt war Reste trinken angesagt. Jeder, der noch eine Flasche mit was drin besaß, holte diese, stellte sie auf die Back. Man trank, Musik erklang. Kein Wunder, dass alles bei

guter Stimmung war. Es wurde sogar etwas getanzt. Nur die Unabkömmlichen, wie die diensthabende Gangway-Wache, befanden sich auf ihrem Posten.

Plötzlich kam der Zoll an Bord. Dabei handelte es sich um mehrere Zöllner, die sogenannte „Schwarze Gang“. Nachdem sie sich bei mir angemeldet hatten, begann die Kontrolle. Alle Kammern wurden inspiziert. Ich erfuhr ganz nebenbei, sie suchten nach Drogen, also richtige wie Haschisch oder Härteres. Ich wurde auch gefragt, ob die Besatzung mit Drogenkonsum Probleme hätte. Das konnte ich verneinen.

So kamen wir dann zu der feiernden Gesellschaft. Auf die Frage, was hier los sei, wurde dem Zoll mitgeteilt, dass die Besatzung sich auf zu Hause bzw. die Ablösung in Rostock freue. Die Anwesenheit der Zöllner tat der Stimmung keinen Abbruch. Was nun passierte, glaubt kein Mensch, der jemals mit dem Rostocker Zoll zu tun hatte. Die Zöllner nahmen an unserer Feier teil! Sie tranken auch von dem Alkohol, einer hatte sich sogar ein bisschen in eine unserer Frauen verknallt und tanzte mit ihr. So kamen auch die Zöllner immer mehr in Stimmung. Zum Schluss wankten sie alle mehr oder weniger „abgefüllt“ von Bord. Es war sehr amüsant. Nach einigen Stunden kam noch einmal der Zoll an Bord. Es handelte sich um andere Leute. Sie kontrollierten nur, ob die Siegel an den Lasten noch intakt waren, aus gegebener Veranlassung glaubten sie wohl. Die Besatzung hatte sich inzwischen zum größten Teil zurückgezogen.

Über den Ärger, den die Zöllner in ihrer Dienststelle bekommen haben könnten, ist nichts bekannt geworden.

Als der Kapitän zurück an Bord kam, habe ich ihm die ganze Geschichte erzählt. Er sah mich komisch an und vermutete Ärger, der jetzt auf uns zukäme. Aber es passierte nichts, warum auch. So mancher, der diesen Abend miterlebt hat, wird sich noch immer einen Lacher nicht verkneifen können, wenn er daran zurückdenkt. Ehrlich, das ist kein Seemannsgarn, obwohl es mancher Leser glauben könnte.

Heike Metz – Wie der Zoll meine Tugenden veränderte

Erzogen zum Respekt gegenüber anderen Menschen und Institutionen, zog ich hinaus in eine für mich völlig fremde Welt. Zusätzlich ausgestattet mit den Tugenden Ehrlichkeit und Fleiß konnte eigentlich nichts schiefgehen. Vor meiner ersten Handelsschiffsreise 1986 nach Ostafrika mit dem FLIEGER (korrekter Name FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN) begann die Ehrlichkeit so ganz langsam zu bröckeln. Das umgesetzte Wissen der erfahrenen Ostafrikafahrer verleitete mich gegenüber dem Zoll zu behaupten, dass ich meine Unterwäsche nur mit Nautikseife waschen könne, da ich sonst Ausschlag am Körper bekäme. Und nur deshalb habe ich die zehn Stück Seife in meinem Schrank.

Ob man es glaubte, ich weiß es nicht. Behalten durfte ich die Seife und der Zoll beendete das Durchschauen meiner persönlichen Sachen. Wie ich die fünf Taschenuhren der Marke Ruhla wohl hätte erklären können, darüber musste ich mir somit keine Gedanken mehr machen.



Lernfähig war ich schon immer und so bemerkte ich schleichend, wie sich mit Zunahme der Reisen auch eine gewisse Skrupellosigkeit gegenüber dem Zoll bei mir entwickelte. Das Missverhältnis zwischen aufnehmbaren Devisen und den Wünschen, was die Heike so alles mit nach Hause bringen wollte, war groß. So wurde manches im Ausland begehrte heimische Konsumgut illegal zu einer Schiffsreise gezwungen. Dieses fand ein neues Zuhause irgendwo in der weiten Welt und ich konnte mich an vielen Dingen aus aller Welt meinerseits

zu Hause erfreuen. Dafür galt es zwar die Hürde der heimatischen Zollkontrolle zu überwinden, doch da halfen mir meine anerzogenen Tugenden wieder. So durften die Kollegen vom Zoll wahrscheinlich die bis dahin umfangreichsten Zollanträge studieren. Diese von mir mit viel Fleiß erstellten Aufstellungen umfassten bis zu hundert einzelne Posten. Da stand alles, aber wirklich alles drauf, was ich so im Ausland gekauft hatte. Die Preisgestaltung unterlag natürlich meinem eigenen kreativen Umtauschkurs. Ich war am Ende oft selbst überrascht, wie billig sich so manches erwerben ließ. Spätestens bei Posten wie 1 (eine) Packung Zahnstocher für 0,35 VM verlor sich schlagartig das Interesse des Zolls. Da konnten am Ende wirklich Dinge stehen, die die Beamten bei anderen sich sehr gern näher ansahen, neu bewerteten und mit einer Einfuhrsteuer belegten.

Als Raucherin musste ich natürlich auch Vorsorge für den Urlaub schaffen. Mit einer angebrochenen Einheit, also einer Schachtel Cabinet, hätte ich, in Dresden angekommen, teuren Nachschub besorgen müssen. Damit dies nicht nötig wurde, landeten so nach und nach auf der Reise Stange für Stange in meinem Koffer. Für den Rostocker Zoll stapelte ich mindestens neun Schachteln auf meinen Tisch in der Kammer. Für mich war es immer ein ganz besonderes Erlebnis zu sehen, wie die Zöllner die sofort entdeckten und welche Reaktionen sich auf den Gesichtern widerspiegeln. Bevor einer überhaupt etwas dazu sagen konnte, kam meine ach so ehrliche Erklärung: „Die habe ich leider nicht mehr bis zum Einlaufen aufbrauchen können und ich bringe es nicht übers Herz, die Zigaretten so einfach wegzuschmeißen. Sie können die gern mitnehmen!“ Ich habe nur einmal erlebt, dass ein Zöllner sagte, er würde für sich und seinen Kollegen je eine Schachtel als Geschenk dankbar annehmen. Ansonsten hat man immer abgewinkt und gemeint, ich könnte die ruhig mit nach Hause nehmen. Danach wurde der Zollantrag begutachtet und nach kurzer Zeit war den Beamten offensichtlich sofort klar, dass bei der ach so naiven und ehrlichen Stewardess nichts zu finden oder abzukassieren ist.

Nur einmal habe ich erlebt, was es bedeuten kann, wenn etwas Unerwünschtes gefunden wird. Schuld war meine Tugend Fleiß, welche zu einem Sondereinsatz für den Zoll sorgte, dazu kamen ein völlig entnervter Kapitän und zusätzliche RP-Ausgaben. In Hongkong auf Reede liegend, bekam MS SCHWERIN (2) am 30. Oktober 1988 Besuch von der Black

Zollantrag MS **Schwerin**

Handgeld: **12.09.87 - 15.01.88**

Var. und Zuname: **Hopmann, Heide**

Reise von: **12.09.87** bis: **15.01.88**

Postleitzahl: **810 Dresden** Wohnort: **Oskar Weg 2** Straße: **54/12**

Ich habe außerhalb der Deutschen Demokratischen Republik folgende Waren erworben:

Nr.	Anzahl	Handelsübliche	Bestandigkeit	Gewicht	VM
		Bezeichnung	der Ware	in Gramm	
1.	3	Chips		2,50	
2.	6	Schokolade		15,00	
3.	2	Wasserpfeifen		2,50	
4.	13	Handtaschen		8,60	
5.	1	Handtasche		25,00	
6.	2	Handtaschen		70,00	
7.	2	Handtaschen	Korsett	- 70	
8.	3	Handtaschen		- 70	
9.	1	Handtasche		- 70	
10.	2	Handtaschen		3,00	
11.	3	Handtaschen		5,00	
12.	1	Handtasche		6,00	
13.	1	Handtasche		6,00	

15.	1	Gewürz (Chili)	1kg	3,00
16.	12	Kompaktscheiben	200	12,00
17.	1	Packung Zahnstocher		- 35
18.	13	Dosen Antarktis		9,50
19.	1	Dose Pflanzensamen		1,80
20.	2	Glasbecher		4,20
21.	7	kleine Güter	Korsett	30,-
22.	7	Taschen	Korsett	10,50
23.	6	Schallplatten		42,-
24.	1	Stilleschutzhülle		1,20
25.	3	Handtaschen		2,80
26.	1	Handtasche		3,50
27.	2	Handtaschen		12,20
28.	8	Handtaschen		7,00
29.	6	Handtaschen		8,00
30.	1	Handtasche		4,50
31.	3	Handtaschen		12,00
32.	3	Handtaschen		15,00
33.	2	Handtaschen		4,00
34.	1	Handtasche		3,00
35.	1	Handtasche		1,20
36.	1	Handtasche		12,00
37.	1	Handtasche		18,00
38.	1	Handtasche		18,00
39.	1	Handtasche		18,00
40.	1	Handtasche		18,00

Σ 405,85 VM

Gang. Schon oft hatte ich von der Black Gang gehört, jetzt bekam ich Bilder davon. Schon wie die vielen für mich klein wirkenden Männer aufs Schiff kamen, war einschüchternd. Alle Besatzungsmitglieder mussten auf ihre Kammern gehen. Auf dem Weg dorthin konnte ich sehen, wie sofort mit der Untersuchung des Schiffes in den Gängen der Aufbauten begonnen wurde. Man schraubte die Sprelacartplatten der Wände plus Decken ab und nach der Kontrolle des Hintergrundes wurden sie wieder angeschraubt. Ich war fasziniert zu sehen, dass offensichtlich alles völlig ohne nachhaltige Aufräumarbeiten funktioniert. War aber ein Irrglaube, denn wir Stewardessen haben später tagelang die mit Fettstift aufgebrachten Markierungen versucht zu entfernen. Ein einfaches Farbwaschen half nicht, die Schriftzeichen mussten mühselig vorsichtig abgekratzt werden und danach blieb ein Fleck, welcher sich hartnäckig wehrte. Unser ganzer Stolz von glänzenden Aufbauten war in Frage gestellt. Letztendlich haben wir es mit heißem Wasser und ganz viel Fit doch geschafft.

Während der systematischen Durchsuchungen bekam auch ich die Gelegenheit zu sehen, wie meine Kammer und deren Inhalt von fünf Männern blitzschnell durchsucht wurden. Tja, und da wurden sie fündig. Mit Gummihandschuhen präsentierten sie mir die Papiertüte mit Tapetenleim. Ich habe versucht zu erklären, was dies ist. War aber sinnlos, man marschierte triumphierend mit der Tüte und mir im Schlepptau zum Kapitän, wo die Chiefs der Black Gang schon in voller Erwartung Aufstellung genommen hatten. Ich weiß nicht mehr, wie lange die Erklärungen und Diskussionen anhielten, für mich endlos. Der Kapitän war völlig entnervt und all unsere Erklärungen, was dies für ein Pulver sei, waren vergebliche Mühen. Im Ergebnis wurde der Tapetenleim zwecks Untersuchung eingezogen und der Kapitän spendierte zwar widerwillig aber gezwungenermaßen großzügig „Whisky to go“. Damit wurden meine kreativen Fleißarbeiten mit dem damals so beliebten Salzteig gestoppt. Ab sofort gab es also keine individuell angefertigten Plastiken für zu beschenkende Besatzungsmitglieder mehr.

Jürgen, Altmann – Sailor versus Zoll

Als ich im November des Jahres 1967 als frisch gebackener Seemann auf das Motorschiff WILHELM FLORIN aufstieg, hatte ich beim Passieren des Tores zum Überseehafen lediglich Sichtkontakt zu den taubenblau uniformierten Abgesandten des Zolls. Das sollte sich ändern. Nicht nur in Rostock, sondern praktisch in jedem Hafen. Welcher Hafen auf dieser Welt hat nicht wenigstens einen Abgesandten dieser Finanzaufsichtsbehörde? Welcher Seemann hat nicht wenigstens einmal zumindest den Versuch unternommen, die oftmals viel zu harten Bestimmungen ein wenig zu mildern, zu umgehen oder im besten Falle den Zöllnern so richtig eine Nase zu drehen?

Am Ende meiner ersten Ostafrika/Rotseereise, Anfang April 1968, vollendete ich mein achtzehntes Lebensjahr. Von Antwerpen kommend liefen wir nachts Richtung Rotterdam. Wir begannen noch am Abend vor Auslaufen Antwerpen in meinen Geburtstag rein zu feiern. Ich hatte mehrere Kisten Hafenbräu und zwei Kartons mit WBS gebunkert. Auf dieser, meiner ersten Reise hatte ich bereits gelernt, dass sich WBS gut auch an Schlepperbesatzungen verhöckern ließ. Also sollten die Restbestände WBS zu einem guten Preis im Rotterdamer Hafen an die Männer auf den Schleppern wechseln.

Die Preisverhandlungen liefen nicht wie von mir gewünscht. Je näher wir dem Liegeplatz kamen, umso weiter fiel der Preis. Das letzte Preisangebot lautete ein Gulden für eine Flasche, verursacht durch zwei VW-Busse, die auf der Pier an unserem Liegeplatz standen. Um die Busse standen Männer in Schwarzkombis – meine erste Begegnung mit der Schwarzen Gang des Rotterdamer Zolls konnte starten. Viel Zeit blieb nicht mehr bis zum Festmachen. Also alles außerhalb der Kammer in einfachen Verstecken wie Putzlappenkisten, Feuerlöschkasten im Gang, Ladekühlraum und anderswo deponiert. Die Jungs von der Gang waren

erfolgreich. Insgesamt hatten die Zöllner knapp 50 Flaschen WBS hochgezogen, die selbstredend nicht nur ein Besatzungsmitglied versteckt hatte. Der Alte tobte und die Reederei in Rostock war „schwer begeistert“.

Ich zog die Konsequenzen daraus für mein künftiges Handeln, indem ich die Gewohnheiten der Zöllner und ihre Psychologie genau studiert, ihre Möglichkeiten der Kontrollen analysiert und mich auf jede Begegnung mit dem Zoll gut vorbereitet habe.

Bis auf eine Ausnahme im Rostocker Überseehafen (ÜSH): Es müsste sich im Juni des Jahres 1969 zugetragen haben, als zwei Assis der WILHELM FLORIN wenige Tage nach Einlaufen und einer schwer durchwachten Nacht am Vormittag darüber palaverten, was sie denn jetzt mit den vielen Zeitschriften jeglicher Couleur anfangen sollten, die der Zoll nicht entdeckt hatte. Um sie wegzuerwerfen, dazu waren sie ja wohl zu schade. Nach geraumer Zeit, bei nebenbei konsumiertem Hafenbräu und WBS, kam uns die Erleuchtung. Die bringen wir jetzt durchs Hafentor in die Stadt. Gegen Mittag ist vom Zoll oft niemand anwesend. Die Idee wurde auch sofort in die Tat umgesetzt. Alle verfügbaren Druckerzeugnisse wie STERN, QUICK, SPIEGEL, SCHLÜSSELLOCH, SANKT PAULI NACHRICHTEN und so weiter verstauten wir ordentlich in die Alex-Tasche von Dieter I., nahmen noch einen Schluck aus der fast leeren WBS-Flasche und jumpeten die Gangway runter auf die Pier.

Einer hielt den linken Henkel, der andere den rechten und die Tasche mit der heißen Fracht schaukelte lustig zwischen uns hin und her. Nach einiger Zeit gelangten wir zum Hafentor. Wir staunten nicht schlecht, als doch ein Vertreter der Zollzunft am Tore stand. Ich dachte, naja, dann nimmt das Schicksal eben seinen Lauf.

Beide wurden wir nach dem Woher und Wohin gefragt. Das konnten wir ganz gut erklären. „Landgang, wir gehen an Land.“ Jetzt kam die Gretchenfrage vom Zoll: „Was ist in der Tasche?“ Gegenfrage von uns: „Wollen Sie das wirklich wissen?“ Zollbeamter: „Sonst hätte ich nicht gefragt!“ Wir, wie aus einem Munde und mit leicht am Gaumen angelegter Zunge: „Westschmöker, Zeitungen und Illustrierte aller Art. Die ganze Tasche voll. Wolln se mal sehn?“ Zöllner: „Verarschen kann ich mich alleine. Haut ab, sonst mach ich euch Beine!“

Das ließen wir uns nicht zweimal sagen und verschwanden Richtung Bus, der uns zum Haus der Schifffahrt fuhr. Wäre das schief gegangen, wäre es das Ende unser beider Seefahrtszeit gewesen. Wie war das doch gewesen mit den kleinen Kindern und den nicht ganz Nüchternen?

Djiddah, die Perle des Orients am Roten Meer besaß einen Makel. Prohibition, totales Alkoholverbot, Nicht nur alles Bier, auch Wein und Spirituosen mussten in die Last und wurden versiegelt. Selbst hochprozentiges Rasierwasser kam unter Verschluss.

Ich glaube mich zu erinnern, es könnte auf der ALBIN KÖBIS gewesen sein oder vielleicht auch auf der USEDOM, als wir eine gute Idee hatten. Die saudischen Zöllner waren ja richtig gut. Um sicher zu gehen, dass wir nicht heimlich das Siegel von der Last entfernten, schrieben sie etwas in arabischer Schrift auf einen Zettel und klebten diesen mit Leim über Türblatt und Rahmen und führten am nächsten Tage eine Nachschau durch, um die Unversehrtheit des Siegels zu prüfen.

Gute Methode. Für uns nicht gut genug. Sie nahmen nämlich unser Papier und Büroleim aus dem bordeigenen Ladebüro. Büroleim sieht ähnlich aus wie Bautzener Senf. Der wird nur nicht so schnell hart. Also wurde der Büroleim in der Leimflasche im Ladebüro gegen den guten Bautzener Senf ausgetauscht. Die saudischen Zöllner hatten am Senfleim nichts auszusetzen und klebten ihr Siegel wie immer über Türblatt und Rahmen. Nachdem sie wieder an Land gegangen waren, konnten wir in aller Ruhe die Alkoholitäten in gewünschter Menge entnehmen. Wir tauschten den Senf in der Flasche wieder gegen Leim aus. Jetzt klebten wir das Siegel mit Leim über die Tür und sahen der Nachschau am nächsten Tage

völlig relaxt entgegen.

Nur der bewaffnete Wachmann wunderte sich über den torkelnden Gang der Mannschaft auf Reede, wo doch gar kein Seegang herrschte.

Eines Tages stand ich auf der anderen Seite der Barrikade Seemann – Zoll. Und das kam so: Ich sollte Anfang 1973 nach Vietnam fliegen, um die FRIEDEN, die in Haiphong lag, aus dem Kriegsgebiet mit nach Rostock zu holen. Dem verweigerte ich mich. Daraufhin durfte ich nur noch „rechts rum“ fahren. In der Abteilung Kader besaß nie jemand Zeit für die Darlegung meiner Beweggründe und so beendete ich kurzentschlossen meine Seefahrtszeit im April des Jahres. Sofort darauf wurde ich von der NVA für den Wehrdienst gemustert und im Monat November zur 43. Fla-Raketenbrigade in Sanitz eingezogen. Vor meiner Entlassung im April 1975 wurde ich von allen „Organen“ umworben. Da der Zoll die damals beste Altersversorgung bieten konnte, ging ich dorthin, auch weil mir ein Studium in Aussicht gestellt wurde. Im Juli 1975 begann ich meine Zolllaufbahn am Grenzzollamt Fährbahnhof Warnemünde.

Die Kontakte zu meinen ehemaligen Kollegen der DSR beschränkten sich während dieser Zeit auf die zweimalige Abfertigung des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT beim Einlaufen. Zur Abfertigung der VÖLKERFREUNDSCHAFT fuhren wir gemeinsam mit dem Lotsen auf Reede und stiegen dort vom Lotsenboot auf das Urlauberschiff. Beide Male ging es lediglich um die reine Abfertigung der Unterlagen und Dokumente, da es sich jeweils um sogenannte ZK-Reisen handelte. Den vom Zentralkomitee der SED zu dieser Fahrt eingeladenen verdienstvollen Genossen und Funktionären der SED wurde per se unterstellt, dass von ihnen alle Rechtsvorschriften gewissenhaft erfüllt würden. Somit wurden nur die Zollanmeldungen, die es gleichwohl tatsächlich gab, begutachtet und abgestempelt. Zölle und andere Abgaben durften von diesem erlesenen Personenkreis durch uns nicht erhoben werden.

Während dieser Verrichtungen wurden wir, in der Offiziersmesse sitzend, von der Oberstewardess mit herrlich duftendem Kaffee und Cola bewirtet. An Zollanmeldungen der Besatzung oder deren Kontrolle kann ich mich nicht erinnern. Unmittelbar nach dem Festmachen an der Passagierpier in Warnemünde konnten wir das Schiff wieder verlassen.

Christian Lange – 25 Gulden gegen eine volle Monatsheuer

Bei der Seefahrt ging nicht immer alles glatt über die Bühne. Es kam zu Vorkommnissen, die kein Ruhmesblatt für die Beteiligten darstellten, aber passiert sind. Eines davon geht auf meine Kappe.

Damals fuhr ich als I. Ingenieur auf dem MS ERFURT. Zwischen zwei Indienreisen und nach vierzehn Tagen Heimaturlaub über den Jahreswechsel 1965/66 hinweg fiel mir der Abschied von meiner hochschwangeren Frau besonders schwer.

Am 12. Januar 1966 erhielt ich zwei Stunden vor dem Auslaufen Rostock gegen 20 Uhr per Telegramm die freudige Nachricht, dass ich Vater geworden war. Bei der anschließenden Ausklarierung kam es zu einer sehr intensiven Auseinandersetzung mit dem Zoll, korrekt mit dem Amt für Zoll und Kontrolle des Warenverkehrs. Sie kontrollierten die Devisenanmeldescheine und stellten fest, dass ich das dort angegebene Bargeld noch besitzen musste. Diese bar aller Empathie, preußisch-korrekten Behördenmenschen zogen meine 25 Gulden ein, die ich eingeführt, aber während der Hafenliegezeit nicht im Internationalen Basar ausgegeben konnte, weil ich mich die gesamte Zeit in meiner Heimatstadt im Sachsenlande aufgehalten hatte. Ich war dermaßen in Brass und emotional so bewegt, die fünfmonatige Trennung von Frau und Kind vor Augen, dass ich in meiner Empörung über diese Schikane damit drohte, das Schiff noch vor dem Auslaufen zu verlassen. Gleichwohl kam es zu keiner Einigung in dem Streit. Also informierte ich darüber den Chief S. Lemke und verließ das Schiff ohne Seefahrtsbuch, passierte den aufgezogenen Polizeiposten vorm Schiff ebenso

wie den am Tor des Überseehafens. Dazu brauchte ich „gestrickte“ Ausreden. Mit dem Taxi fuhr ich nach Rostock und von dort mit dem Nachtzug nach Dresden und per Bus nach Nossen.

Auf dieser Tour kam es zu einem kleinen Zwischenfalls, der ein wenig Labsal auf meine geschundene Seele goss. Der IKARUS-Bus mit Heckmotor blieb liegen, ein Bowdenzug war gerissen. Als versierter Techniker ließ ich mir vom Fahrer einen Draht reichen und flickte den Bowdenzug wieder zusammen. Beim Verlassen des Busses in Nossen applaudierten mir die Passagiere zum Abschied.

Einen Blumenstrauß im tiefsten Winter zu beschaffen, war von Rostock bis Zittau ein Ding der Unmöglichkeit. Aber meine Mutter konnte mir ein paar Alpenveilchen besorgen. Mit denen fuhr ich per Zug nach Meißen und besuchte meine Frau mit dem frisch geborenen Stammhalter im Krankenhaus. Die Freude war auf beiden Seiten groß, und die daraus entstehenden Konsequenzen für mich waren mir zu diesem Zeitpunkt egal.

Als ich zurück nach Nossen kam, lag bereits ein Telegramm aus Rostock vor. Ich solle sofort zurück kommen. Das tat ich dann auch. Der zuständige Inspektor Wallis erklärte mir, dass er in China gewesen wäre, als er Vater geworden sei und auch nicht zu seiner Frau zum Gratulieren konnte. Aber dieser Fall lag ja völlig anders als der meine. Er übergab mir meine 25 Gulden (!), eine 1. Klasse-Fahrkarte nach Hamburg, 5,00 DM „Wegegeld“ und mein Seefahrtbuch mit der Empfehlung, die Konfliktkommission von MS ERFURT über meinen Fall beraten zu lassen.

Während der Nacht erreichte ich in Hamburg wieder mein Schiff. In meiner Kammer „wohnte“ Chief Habersack, ein ehemaliger Typ-IV Chief in Rente. Ihn hatten sie als Ersatz für mich auf Warnemünde Reede an Bord geholt, weil der Chief der ERFURT nicht ohne I. Ingenieur die Reise beginnen wollte.

In dieser Nacht haben wir noch „leicht gefeiert“. Der Bootsmann hatte sich eine Ziehharmonika gekauft und passte damit prima in die „Vaterrunde“.

Morgens bei der Arbeitsverteilung fehlte der Elektroingenieur. Der hatte unserer Republik und dem Schiff dauerhaft Adios gesagt, also ein ganz verrückter Reisebeginn. Was war ich dagegen doch für ein Braver!

Natürlich wurde meine Pflichtverletzung auf Antrag von Kapitän Klewe vor der Konfliktkommission verhandelt. Das Strafgericht fand am 27. Februar 1966 in der Veranda des MS ERFURT statt. Deren Arbeitskollektiv verurteilte mein „Handeln“, ausgenommen Doc B. Ettig und die mitreisenden Ehefrauen. Demzufolge hatte ich „der Reederei, unserer Republik und auch dem Schiff einen materiellen und ideellen Schaden zugefügt.“ Mein Verlassen des Schiffes verursachte den Wegfall einer Probefahrt mit DSRK-Vertretern, weil die wieder von Bord gingen, eine Liegezeit der ERFURT auf Warnemünde Reede am 13. Januar 1966 von 1 bis 12 Uhr und ein verspätetes Eintreffen des Schiffes in Hamburg um acht Stunden. „Hier warteten bereits drei Stauergänge und ein Schwimmkran. Die Ladebereitschaft war erst um 10.30 Uhr gegeben, da Schnee und Eis die Arbeiten der Decksbesatzung erschwerten. Wäre das Schiff rechtzeitig in Hamburg eingetroffen, dann wäre das Schiff um 07.00 Uhr ladeklar gewesen. Die verlorene Zeit musste durch Überstunden zweier Stauergänge am 14. Januar 1966 von 17.30 bis 22.30 Uhr ausgeglichen werden“, heißt es im Protokoll über die Beratung der Konfliktkommission. Die sieben Genossen verhängten eine anderthalbjährige Beförderungssperre über mich und für den entstandenen Schaden wurde ich in Höhe einer vollen Netto-Monatsheuer, einem Tausender, materiell verantwortlich gemacht.

Damit war die Geburt unseres ersten Sohnes während meines Seefahrerlebens schon ein „Highlight“, aber auch sehr teuer für mich als auch für die DSR geworden. Ohne das Zollerlebnis hätte ich mich wohl oder übel in mein Schicksal gefügt. Doch nach fünf Monaten Indienreise war alles vergessen.

Im Mai 1967 stieg ich als Leitender Technischer Offizier auf das Motorschiff RUDOLF BREITSCHEID auf, parteilos wie ich war und immer geblieben bin. Auch das gab's – noch.

Peter Zintl – Zoll-Episoden

Meine Ausbildung zum Vollmatrosen begann im September 1964. Im März 1965 fuhr die HEINRICH HEINE nach London, um Busse für Kuba zu übernehmen. Für den britischen Zoll eine gute Gelegenheit, ein Schiff mit vielen Besatzungsangehörigen zu kontrollieren. Nach dem Festmachen kamen rund 50 Zöllner an Bord. Ich sah zum ersten Mal beleuchtete Winkelspiegel, die den Zöllnern die Arbeit erleichterten und bekam den Eindruck, dass die Kontrolle eine Ausbildungsmaßnahme für die Zollanwärter war, denn es suchte immer nur einer von ihnen nach versteckter Konterbande und ein anderer beaufsichtigte ihn. Ungewohnt fiel die Freundlichkeit dieser Zöllner auf, immer hieß es: „Please Sir.“, „Thank you Sir.“ – aber wehe, sie hätten etwas gefunden.

Weihnachten 1965 und zum Jahreswechsel 1965/66 befand ich mich im 2. Lehrjahr mit MS FREUNDSCHAFT in Bombay und Cochin. Die Schiffsführung hatte derart viele Präsente erhalten, dass auch für die Lehrlinge eine Kleinigkeit abfiel. Ich erhielt einen Wandkalender mit dem monatlichen Foto sitzender junger Inderinnen in verschiedenen Landestrachten. Im November 1966, nach bereits mehrfach erfolgten Aus- und Einreisen über die Seegrenze der DDR, störte sich plötzlich ein Zöllner in Stralsund an diesem Kalender. Mit der Bemerkung, der Kalender sei eine unerlaubte Drucksache, wurde er ohne Protokoll eingezogen, obwohl das Jahr fast vorbei war. Vielleicht wollte sich der Zöllner als Nachnutzer auch noch an den schönen Inderinnen ergötzen.

Als Lehrling erhielt ich pro Tag nur 0,70 Valuta-Mark. Nach einer langen Reise mit vielen Häfen und Einkauf im Rostocker Basar blieb normalerweise nichts an Valutamitteln übrig. Nach der Rückkehr von der Indienreise besaß ich noch etwa 20 Valuta-Mark verschiedener Währungen in kleinen Wertstufen. Mein Versuch beim Einkauf im Rostocker Internationalen Basar dieses Kleingeld loszuwerden scheiterte, weil die Umrechnung der Verkäuferin offensichtlich zu aufwendig war. Ehrlich oder unbedarft habe ich dieses Kleingeld bei der Ausreise offiziell angegeben. Es folgte ein hochnotpeinliches Verhör. Bei der körperlichen Durchsuchung wurden in meiner Arbeitskleidung zusätzlich noch 20 Mark der Deutschen Notenbank (MDN) gefunden. Dieser Fauxpas bedeutete ein größeres Vergehen als westliche Währungen wieder auszuführen. Der Zoll unterstellte mir, dass ich die 20 MDN in Hamburg ungesetzlich in (voraussichtlich) vier DM umtauschen wolle. Mein Einwand, dass es Restgeld von meinem kurz vorher erfolgten Besuch in der Hafnarbeiterkantine sei, um mich ein letztes Mal vor dem Auslaufen an frischer Milch und einer Bockwurst zu laben, ließ der Zoll nicht gelten. Hätte ich die wenigen Devisen nicht offiziell angegeben, wäre wahrscheinlich nichts passiert, aber so hatte sich das Auslaufen wegen mir um eine Stunde verzögert; der Lotse befand sich bereits an Bord, zwei Schlepper lagen bereit. Natürlich musste ich nach der Lotsenabgabe auslaufend Warnemünde zum Kapitän. Ich machte mich auf ein Donnerwetter und eine disziplinarische Maßnahme gefasst.

Um es kurz zu machen: Eine Disziplinarstrafe erhielt ich nicht, wurde aber dazu verdonnert, für die mitreisende Ehefrau des Kapitäns einen Liegestuhl auf Vordermann zu bringen, das Gestell mit frischer Farbe zu versehen und ein neues Segeltuch einzunähen. Das alles natürlich in meiner Freizeit. Erst zum Reiseende erfuhr ich, dass die Arbeit am Liegestuhl Teil meiner praktischen Facharbeiterprüfung gewesen war.

Nach Beendigung der Lehre wurde ich zum damaligen Flottenbereich Tramp Nord-/Ostsee versetzt. Da die Häfen in dieser Relation manchmal schon nach wenigen Stunden erreicht



Der Autor mit Obst für zwei Flaschen Hafenbräu
(1966)

wurden, gab es natürlich viele Begegnungen mit den Zoll- und anderen Behörden. An Kontrollen in den Häfen der BRD, der Niederlande, Belgiens und Großbritanniens kann ich mich nicht erinnern, wahrscheinlich, weil es dort keine Schikanen gab. In einem dänischen Hafen sprach ein Zöllner nach der Einklarierung eine Einladung zum Besuch seiner Behörde aus. Wenn auch jede Hand an Bord gebraucht wurde, wäre es der Schiffsführung sehr unangenehm gewesen, der Einladung nicht zu folgen. Ein Maschinist und ich wurden zu dieser Behörde geschickt. Als wir dort ankamen, merkten wir, dass noch mehrere deutschsprachende Seeleute von anderen Schiffen dieser Einladung nachgekommen waren. Wir wurden freundlich mit Kaffee und Keksen empfangen. Der Vortrag und die Führung durch das Haus kamen mir vor wie ein Stolz der Zöllner auf ihre Arbeit durch die Aufdeckung von Schmuggel und Abschreckung der Seeleute vor Straftaten. Der Referent betonte, dass einige dänische Zöllner selbst zur See gefahren wären, die einschlägigen Verstecke kennen würden, aber aus Zeitgründen leider nicht alles kontrollieren könnten.

Als Vollmatrose hatte ich mir ein Tonbandgerät aus der ČSSR und einige ORWO-Tonbänder gekauft. Bekanntlich durften keine Tonträger aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet (NSW) eingeführt werden. Die für mich damals interessanteste Musik nahm ich von den sogenannten Piratensendern „Radio Veronica“ und „Radio Caroline“ auf. Ich konnte dazu das Bordradio nutzen. Diese Tonbänder lagen bei der Einreise offen in meiner Kammer. Nie bekam ich dadurch Probleme, obwohl es Tonträger mit westlicher Musik waren. Aber das ließ sich von außen nicht erkennen, waren sie doch auf Magnetband aus Wolfen gespeichert.

Beim schwedischen Zoll bekam ich oft das Gefühl, als sei er den DSR-Seeleuten nicht wohlgesonnen. Anfangs konnte ich die Zöllner nicht von anderen Uniformträgern unterscheiden, weil sie für mich alle gleich aussahen. Manche DSR-Seeleute übertrieben es allerdings mit dem „Verkauf“ von Schnaps der Marke Weinblattsiegel in Schweden. Das erste was ich auf Schwedisch lernte, war „tjugofem“, was fünfundzwanzig bedeutete. 25 schwedische Kronen entsprachen damals 20 DM – ein lohnendes Geschäft für eine Flasche WBS.

Über 18 Jahre, schon länger volljährig, durfte ich an der Volkskammerwahl am 2. Juli 1967 (Ja-Stimmen 99,93 Prozent), obwohl wohnhaft in Thüringen, im Wismarer Baumhaus teilnehmen und bekam als Erstwähler einen Blumenstrauß überreicht. Wie enttäuscht war ich am nächsten Tag bei der Einklarierung in Schweden, als ich vor die Entscheidung gestellt wurde, meine Flasche WBS wieder einschließen zu lassen oder zur Hälfte auszugießen. Nach schwedischem Recht war man erst mit 21 Jahren volljährig, erst dann hätte ich eine große Flasche WBS besitzen dürfen. Der Zöllner wusste ganz genau, dass ich diese Flasche nicht für den Eigenbedarf brauchte, sondern sie für 25 Kronen verkaufen wollte. Besondere Vorsicht war geboten, wenn ein Zöllner unter vier Augen selbst ein Kaufangebot für eine Flasche WBS abgab; manchmal klappte es sogar ohne Probleme. Die Strafen für Alkoholschmuggel waren hoch, was fast immer im Nachhinein den Entzug des Seefahrtbuchs bedeutete.

Bei einer privaten Frachtschiffreise mit zwei weiteren ehemaligen DSR-Seeleuten erhielten wir bei der Einreise in Jakarta ein Dokument, auf dem die Behörden ganz unmissverständlich damit drohten, dass Besitz und Schmuggel von Drogen mit dem Tode bestraft werden. Das war schon heftig und nicht mit den Gefahren zu vergleichen, die der Schnapsschmuggel in Schweden barg.



Eigentlich war das bei den DSR-Seeleuten so beliebte „Chinchen“ streng genommen auch ein Zollvergehen, selbst wenn es daraus resultierte, dass der Seemann nur wenig Valuta erhielt. Für zwei Flaschen Hafenbräu erhielt ich in Cochín eine Menge Obst, das ich mir mit meinen wenigen Rupien nie hätte kaufen können.

Die Zöllner in Stralsund habe ich als die schärfsten und schikanereichsten empfunden. Vielleicht entsprach das nur meiner persönlichen Empfindung, weil ich mit den Kümos nach kurzen Reisen oft in Stralsund weilte, es auf Kümos weniger Versteckmöglichkeiten gab und wegen der geringen Besatzungsstärken die Zöllner für die Kontrollen jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes sich mehr Zeit nehmen konnten. Einmal hatte ich nach der Einklarierung ein Paket gepackt, das ich nach Hause schicken wollte. Dieses verschnürte ich ganz unseemännisch mit öligem Schiemannsgarn und vielen unlösbaren Knoten. Vom Hafen bis zum Postamt am Marienplatz führte ein kurzer Fußweg, der für mich schon nach wenigen Metern endete. Am Hafentor geriet ich in eine Zollkontrolle. Da die Verschnürung manuell nicht zu lösen war, musste ich mein Taschenmesser zu Hilfe nehmen. Für die Zöllner verlief die Kontrolle unbefriedigend, für mich allerdings auch, denn ich musste den großen Karton auf beiden Händen zurück an Bord tragen. Ich habe ihn sofort neu verschnürt und konnte anschließend problemlos durchs Hafentor zur Paketannahme der Post gehen. Schade, das wäre die Chance gewesen, einen Posten Jerry-Cotton-Romane unbehelligt an Land zu bringen.

Fast vergaß ich ein entgegenkommendes Verhalten des Rostocker Zolls zu schildern. So etwas gab es tatsächlich. Während einer Überfahrt von Wismar zum Stadthafen Rostock wurde der Kapitän informiert, dass für mich eine Urlaubsvertretung bereitstehe. Als Rudergänger eingesetzt, konnte ich mich schon vorher für die Heimfahrt nach Thüringen umziehen, der Seesack mit Arbeitssachen und schmutziger Wäsche war gepackt, den Koffer ließ ich offen für die Zollkontrolle. Da wir direkt von Wismar kamen, war die Einklarierung schnell vorbei und ich konnte von Bord in Richtung Basar und weiter zur Straßenbahn in der Langen Straße laufen. So weit kam ich aber nicht. Aus dem Schatten eines Lagerschuppens kamen zwei Personen auf mich zu, die sich als Zollkontrolle auswiesen. Ich musste ihnen in ein Dienstgebäude folgen. Die Kontrolle meines Koffers verlief ohne Probleme. Allerdings wurde im Seesack ein sehr großer Schäkel entdeckt, der in die Arbeitssachen eingewickelt war, sodass ich von außen nichts bemerkte. Es überraschte mich, dass die beiden Zöllner meinen Beteuerungen glaubten, ich habe diesen Schäkel auf keinen Fall gestohlen. In Thüringen bestände absolut kein Bedarf dafür, vielmehr hätten ihn meine „lieben Kollegen“ während meines Dienstes als Rudergänger heimlich in meinem Seesack verstaut. Wahrscheinlich war dies Seeleuten schon öfter passiert, die es eilig hatten, in den Urlaub zu fahren. Ich wurde angewiesen, den Schäkel sofort an Bord zu bringen, dann könne ich meinen Seesack und Koffer bei ihnen abholen. Dort habe ich mich nicht aufgehalten, den Übeltäter zu finden, der mir diesen Streich gespielt hat. Ich wollte so schnell wie möglich zum Bahnhof und bedankte mich gedanklich beim Zoll, dass ich den Schäkel nicht bis in den Thüringer Wald schleppen musste.

Kurt-Werner Langer – Schwarze Kassen

Die letzte Reise des MS FRIEDEN führte 1978 nach China, um dort verkauft zu werden. Auf dem Weg dorthin liefen wir Singapore, Saigon, Da Nang und Haiphong an. In der Kasse, deren Mittel die Gewerkschaft bereitstellte, befanden sich noch einige flüssige Mittel, die umgesetzt werden mussten, da sie ansonsten verfallen würden. Diese bereitgestellten Geldmittel für den Kulturbetrieb wurden entsprechend der Reisedauer berechnet und zum Begleichen von Rechnungen eingesetzt, die bei Ausflügen zu besonders interessanten Städten anfielen. Sie mussten vorher in Rostock beantragt werden und wurden später dort auch abgerechnet. Es gab bestimmte Regularien zu beachten, die von den entsprechenden Stellen auch kontrolliert wurden. Viele Besatzungsmitglieder fühlten sich in dieser Relation wie zu Hause und wussten, dass wir für die uns zustehenden Valutamittel (Devisen) in Vietnam nichts unternehmen könnten, weil die Umrechnung der uns zur Verfügung stehenden harten Valuta zum Dong, der Landeswährung Vietnams, zu einem besonders ungünstigen inländischen Kurs abgerechnet wurde, so wie es der Seemann auch in Havanna erlebte, wenn er für einen, keinen Schuss Pulver werten Peso einen US-Dollar in Valuten hinlegen musste. Also wurde das entsprechende Geld in Singapore in bar aufgenommen. Somit verfügten wir über eine frei konvertierbare Währung, welche die Vietnamesen gerne annahmen. Hiermit konnten sie auf dem Weltmarkt einkaufen und brauchten nicht den üblichen sozialistischen Umrechnungskurs in Anspruch zu nehmen. So hatten beide Seiten etwas Gutes davon. Wir von unserer Seite konnten mehrere Ausflüge unternehmen. In Da Nang wurde eine Busfahrt organisiert, während der wir den gesamten militärischen Teil von Da Nang besuchen konnten, darunter auch einige besonders gute Verstecke der Partisanen und das Museum der Kriegsgeschichte. Weiterhin wurden mehrere Badeausflüge an einen herrlich breiten Sandstrand durchgeführt.

Der Hafen von Da Nang war während des Vietnamkrieges eine wichtige Nachschubbasis, die Stadt heiß umkämpft. Die USA hatten den Hafen und die gesamte Stadt besonders gesichert, denn von hier aus wurde ein großer Teil des Nachschubes der Streitkräfte in die Mitte Vietnams geliefert. Der Hafen besaß aus diesem Grunde eine große Fingerpier, an der zwei große Transportschiffe bis zu 20 000 tdw anlegen konnten.

Ähnliche Probleme mit den Umtauschkursen existierten auch in der Südamerikafahrt. Durch die galoppierende Inflation in Brasilien und Argentinien konnten die starren Kurse der Staatsbank der DDR den Tageskursen nicht folgen. Mit Seife und Kämmen wie in Kuba ließ sich in Argentinien kein Blumentopf gewinnen. Es ist auch nicht zu vermuten, dass jemand dort durch einen alten Wollpullover geschlechtliche Erfüllung gefunden hat wie im Havanna der 60er-Jahre. Erst nach dem Umtausch von Deutschmark in Cruzeiros und Pesos zum Tageskurs wurden die einheimischen Preise erträglich. Einige Male klappt es, dass in Hamburg die entsprechend verfügbaren Mittel, auch für die Besatzung, in bar aufgenommen werden konnten, bis die Reederei dieses Geschäftsmodell unterband. Diese nicht legale Ausnutzung der währungspolitischen Gegebenheiten wurde dann Jahre später unserem Kapitän beinahe zum Verhängnis, denn er musste nach der Rückkehr in der Heimat im „Fünften Stock“ antreten und sich vor der Partei für sein Tun rechtfertigen. Aber das war noch nicht alles. Er bekam zusätzlich noch eine Rüge durch die Betriebsleitung ausgesprochen.

Der „Fünfte Stock“ des Reedereigebäudes im Rostocker Überseehafen – so hieß die gängige Umschreibung für die Institutionen, die dort ihren Sitz hatten. Hier waren alle gesellschaftlichen Organisationen wie FDGB, FDJ, GST und SED angesiedelt, wobei die Sozialistische Einheitspartei den Mitteltrakt und die vordere Seite des U-förmigen Baus für sich beanspruchte. Diese waren besonders gesichert. Hier bekam nur jener Zutritt, der seinen Personalausweis vorlegen musste, falls er vorgeladen wurde. Ansonsten war dieser Bereich

nur den dort Beschäftigten zugänglich. An Bord verhiess es nichts Gutes, wenn jemand in den „Fünften Stock“ bestellt wurde.

Für uns Besatzungsmitglieder ergab sich hier in Vietnam ein kleines privates zusätzliches Geschäft. Der Süden Vietnams, der vom Tropf der Amerikaner abgekoppelt worden war, wurde nicht mehr mit allen mehr oder weniger Lebensnotwendigen versorgt. Die alten Geschäftsfelder der vielen Händler existierten aber noch. Leider fehlte oft die Ware und so traten wir Seeleute als neue Zulieferer auf. In Singapore wurden Taschenrechner und Radios erworben und in Südvietnam weiterverkauft. Hierbei musste man allerdings Vorsicht walten lassen und die Spielregeln beachten. Die wichtigste hieß: „Vergiss den Zoll nicht und ziehe ihn in deine Kalkulationen mit ein.“ Die Waren wurden weit über ihrem tatsächlichen Wert gehandelt und in harter Währung beglichen, nämlich in US-Dollar. Damit konnte der Seemann später auf der Heimreise erneut einkaufen und somit mehr Ware mit in die Heimat bringen, als es ihm eigentlich von seinem offiziellen Devisenanspruch her möglich war. Aber mit den Zollzetteln konnte jeder gut umgehen. Die entsprechenden Erfahrungen wurden von Mann zu Mann weitergegeben.

[illegible]

Beispielrechnung Zollgebühren (1965)

Zollbescheid

Zollerklärung
 Deutsche Demokratische Republik
 Bezirksverwaltung Rostock
 Grenzzollamt Rostock

Item: 1444444444

Die nachstehend aufgeführten Waren wurden über die Zollgrenze der DDR eingeführt und zum freien Verkehr abgeplant.

Dafür wird folgender Zoll festgesetzt:

M/S. Th. Körner

Gd. Nr.	Handelsübliche Bezeichnung der Ware	Menge nach Mengen, Massen und Zahlen anzugeben		Zollverfall
		kg 1/100	Meter oder Stk.	
1	Tasche	0.500	1	560
2	Hemdpu. Hlover	0.150	1	512
	Zollbetrag:	3,75	MDN	
	gesch. Wert:	150,-	MDN	
		153,75	MDN	davon 2

Zollbescheid Kopfbogen (1965)

Zollquittung (1966)

Die gekauften Waren wurden stets mit falschen Preisen klariert, weil immer auch der tatsächlich erreichte Devisenanspruch angegeben werden musste, abhängig von der Reisedauer. Diese Valuta gab es anfangs nicht einfach auf den Lohn oben drauf, sondern der Seemann musste die Valutamark eins zu eins erst mit D-Mark (DDR), dann mit Mark der Deutschen Notenbank und später Mark der DDR begleichen. So wurde der so schon nicht üppige Verdienst weiter geschmälert. In den ersten Jahren meiner Seefahrtszeit konnte so täglich 1,75 „Ost“-Mark in harte Deutsche Mark umgetauscht werden. Hinzu kamen die bis 1969 erhobenen Zollgebühren für die von diesen Valuten erworbenen Waren.

Mein Wachkollege von der Brücke, ich fuhr in der Maschine, kannte sich in dieser Relation sehr gut aus. Er kaufte in Singapore mehrere Taschenrechner, die in Saigon ihren Besitzer wechselten. Für den Verkaufserlös gingen wir in Saigon, Da Nang und in Haiphong mehrfach

sehr gut essen und trinken. Diese genussreichen Mahlzeiten hätten wir uns gar nicht leisten können, wenn wir uns nicht auf ein solches Zollvergehen eingelassen hätten. Die vietnamesische einheimische Küche hielt viele Zutaten vor, die in den heute überall zu findenden einschlägigen Restaurants nicht zu bekommen sind, zu teuer wären oder in Deutschland verboten sind. Ein solches einfach tolles Gericht sind Froschschenkel. Was habe ich mich davor geekelt. Als ich dann einmal probiert hatte, konnte ich von deren Genuss nicht mehr lassen.

Diese „Geschäftssessen“ bedeuteten für Hein Seemann eine kleine Abwechslung, denn die Reisen nach dem Fernen Osten (Relation Vietnam/China) dauerten in der Regel fünf bis sechs Monate. Wurden „grüne Kisten“ transportiert, die zur Erhaltung des Weltfriedens wichtig waren, wie wir in jüngster Zeit wieder zu verstehen bekommen, ging es allerdings schneller. Mit MS MATTHIAS THESEN befanden wir uns mit solcher Fracht nach dreieinhalb Monaten schon wieder im Heimathafen. Dementsprechend war bei diesen Reisen dem Seemann sein Hemd dann doch näher als der Rock des Pazifisten.

Bernd Beier

Zusammenleben der Besatzungen auf DSR-Schiffen vor und nach 1990

Wird das Zusammenleben an Bord vor und nach dem Jahre 1990 beschrieben, müssen an erster Stelle die Bedingungen für die Zusammenstellung der Besatzungen angesprochen werden. Bei der Deutschen Seereederei, Rostock, erfolgte die Auswahl der Bewerber für die Handelsflotte neben den schulischen Leistungen und der fachlichen Qualifikation zusätzlich an den Heimatorten mittels „Sicherheits“-Überprüfung durch die staatlichen Organe, konkret durch das Ministerium für Staatssicherheit. Neben der Ausbildung an der betriebseigenen Ausbildungsstätte genügte in der Regel für die notwendige Qualifikation auch eine Fremdausbildung auf den Werften oder anderen Betrieben. Seiteneinsteiger mit Fremdberufen wurden als Reiniger, Motormann oder Maschinenassistent, an Deck als Decksmann und im Bereich Wirtschaft als Steward-Helfer, auch von weiblicher Natur, eingestellt. Die anfangs geltenden Bedingungen für ein weiterführendes Studium an den entsprechenden seemannischen Bildungseinrichtungen im Ostseebad Wustrow oder Warnemünde bestanden aus zwei Jahren an Fahrzeit als Vollmatrose bzw. Maschinenassistent, davon zwölf Monate Dampffahrzeit für den Bereich Maschine.

Stammesbesatzungen auf den Schiffen der DSR wurden oft über Jahre in wesentlich unveränderter Zusammensetzung gefahren, was sich sehr vorteilhaft aufs Bordklima auswirkte. Der Verfasser selbst fuhr in diesem Rahmen viele Jahre auf MS FRIEDEN, dort vom Maschinenassi bis zum I. Ingenieur, und als Leitender Technischer Offizier auf MS RONNEBURG und MS FRANKFURT/ODER. Die Kapitäne und leitenden Offiziere trugen in der Regel nicht nur die Verantwortung für ihren fachlichen Bereich, sondern übten auch Einfluss auf die kulturelle und politische Freizeitgestaltung des Bordlebens, auf das soziale Miteinander insgesamt aus. Und das gestaltete sich auf den Schiffen der DSR in vielfältigster Weise durch die Eingliederung der Besatzungsmitglieder in Neuerer- und Reservistenkollektive, durch die Parteiarbeit (Parteiversammlungen, Parteilehrjahr), durch die Weiterbildung der SED-Losen in der „Schule der sozialistischen Arbeit“, gemeinhin als „Rotlichtbestrahlung“ gewürdigt oder als „Stunde der toten Augen“ von manchem wertgeschätzt. Dazu kamen die Zusammenkünfte der jüngeren Genossen als initiativreiche Kaderreserve in der Freien Deutschen Jugend

(FDJ) oder die von Mitgliedern in der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft (DSF), meist in vollzähliger Besatzungsstärke, welche sich im Wesentlichen auf die beliebten Russenpartys mit Speck, frischem Brot und, nicht zu vergessen, Wodka beschränkten. Hinzu kamen die unterschiedlichsten individuellen und gemeinschaftlichen Freizeitbeschäftigungen, die im erheblichen Maße durch die Reederei gefördert wurden, sei es durch die Ausstattung der Schiffe mit einer Bordbücherei, mit Filmen und Geräten für abendliche Vorführungen in den Messen oder die Einrichtung eines Fotolabors, in dem Mitglieder des Fotozirkels ihrem interessanten Hobby nachgehen konnten. Das taten sie sehr oft nicht nur zu ihrem eigenen Vergnügen, sondern auch für die Allgemeinheit, zum Beispiel zur Gestaltung von Besatzungsbildern oder Karten anlässlich von Feiertagen, sehr oft auch zum Füllen der Seiten in der Betriebszeitung VOLL VORAUS. Nicht unerwähnt bleiben sollen die freiwilligen unbezahlten Arbeitseinsätze nach Art der sowjetischen sogenannten Subbotniks, vor allem wenn es einmal presste.

Und schließlich bleiben da noch die beliebten Bordfeste in der vielfältigsten Ausgestaltung als Lumpenbälle, Barabende oder anlässlich der entsprechenden Feiertage wie 1. Mai, Weihnachten, Silvester etc. in fröhlicher Runde. Last but not least bei Äquatorüberquerungen sorgten die mit viel Gaudi verbundenen Tauffeierlichkeiten für bleibende Erinnerungen positiver oder negativer Art.

Durch die von der Reederei bereitgestellten finanziellen Mittel wurden zahlreiche gemeinsame Ausflüge in den verschiedensten Häfen ermöglicht, die ein Seemann während seiner Freiwache sonst wohl kaum unternommen hätte, selbst wenn er die finanziellen Mittel dazu besessen haben sollte. Oft befand sich bei solchen Gelegenheiten die halbe Crew unterwegs. Das hatte rein gar nichts mit dem vielgeschmähten Kollektivismus zu tun. Erwähnt an dieser Stelle seien Fahrten zu den Pyramiden von Gizeh und anderen antiken Stätten im Mittelmeerraum oder nach Brüssel mit Besichtigung des Schlachtfeldes von Waterloo, von Rotterdam aus nach Delft zu dessen blau-weißen Fayencen oder nach Amsterdam ins Rijksmuseum zur Stadtwache von Rembrandt, unvergessliche Safaritouren in Ostafrika, Busreisen ins Hochland von Sri Lanka und zu Stätten früherer indischer Hochkulturen und schließlich streng begleitete Fahrten zu den heißen Quellen in den Bergen nahe des nordkoreanischen Chungjin. Stadtrundfahrten in Havanna, Bombay, Buenos Aires waren ebenso beliebt wie die Fahrt vom Hafen Santos nach Sao Paulo, genauso wie Bootstouren in den Backwaters von Cochin, durch das Mangrovendickicht von Port Klang, in der Bucht von Paranagua/Brasilien, durch die Sundarbans in Bangladesh, von Banjuwangi auf Java hinüber zur Insel Bali oder auf den westafrikanischen Urwaldflüssen (In jedem Seemann steckt schließlich ein kleiner Columbus und zugleich gegensätzlich ein Gärtner, der sich dort mit tropischem Gewächs für die Kammer oder daheim versorgte.), Tauchfahrten fanden im Roten Meer oder vor der kubanischen Küste statt, um nur einige zu nennen. Teilweise wurden derartige Attraktionen auch durch die örtlichen Reedereivertreter, Handelsvertretungen oder DDR-Botschaften organisiert, die sich damit für die kleinen Verpflegungspäckchen (Schwarzbrot und saure Fischchen) aus den Lasten revanchierten oder für die Einladung an Bord mit der ganzen Familie samt Kino, Kaffee und Kuchen für die Kinder und Schiffsbesichtigungen für die Erwachsenen. Es ist kaum davon auszugehen, und das sei ausdrücklich betont, dass sich bundesdeutsches Botschaftspersonal zu solchen Anlässen auf Schiffen Hamburger Reedereien sehen ließ. Das hatten die Herrschaften in vielerlei Hinsicht nicht nötig. Der Propagandarummel um die sogenannte „sozialistische Menschengemeinschaft“ wurde zwar vielfach belächelt, aber an Bord wurde sie gelebt.

Um bei der Verpflegung zu bleiben, müssen unbedingt auch noch die Grillfeste an Deck erwähnt werden oder solche an Land in den südamerikanischen Häfen bei Asado- und Churrasco-Essen. Darüberhinaus seien die zahlreichen sportlichen Wettkämpfe in den

Hafenstädten erwähnt, wobei es sich im Wesentlichen um Fußballspiele gegen andere Schiffsbesatzungen handelte und die damit kein Alleinstellungsmerkmal der Freizeitgestaltung von DSR-Besatzungen bedeuteten. Diese Spiele wurden bis hin zu regelrechten Turnieren ausgetragen, wie zum Beispiel im koreanischen Hafen Chungjin, um die dortigen Liegezeiten zu überstehen, oder auch in Rotterdam. Wenn man so will, können diese Matches als innerbetriebliche, vertrauensbildende Maßnahme bezeichnet werden, da Offiziere und Mannschaften, Deck und Maschine gemeinsam dem runden Leder nachjagten. Wenn das Klima an Bord von DSR-Frachtschiffen zu beschreiben ist, spielen Frauen eine nicht unbedeutende Rolle, seien es die mitreisenden Ehefrauen oder die weiblichen Besatzungsmitglieder aus dem Bereich der Wirtschaft. Letztere bildeten das DSR-Alleinstellungsmerkmal bei der Zusammensetzung von Besatzungen auf deutschen Schiffen. Der alte Spruch, dass der von Bord bleiben solle, der nicht über die Reling pinkeln kann, wurde damit widerlegt. Im Großen und Ganzen kam es durch ihre Anwesenheit zu keinen ernsten zwischenmenschlichen Konflikten, wenn auch nicht ganz ausgeschlossen. Die Rollen Wer mit Wem waren in der Regel schnell geklärt.

Das Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen bis 1990 in seiner speziellen Art wurde schon vielfach sowohl in den BORDGESCHICHTEN als auch an anderer Stelle beschrieben. Es ist müßig weiter ins Detail zu gehen. Heute läuft von dem oben Beschriebenen an Bord der Schiffe nichts mehr. Selbst die Kapitäne erhalten kaum noch Einladungen an Land. Früher wurden sogar „gewöhnliche“ Besatzungsmitglieder zum Beispiel zu asiatischen Essen in Hongkong, Port Klang oder Djakarta eingeladen oder eben von den Agenturen in Südamerika zum reichlichen Fleischverzehr.

Das vorstehend Genannte hängt zweifellos mit der Rolle der DSR als Staatsreederei und den politischen Rahmenbedingungen im Lande zusammen. Dort wie auch an Bord war, um Charakteristisches zu benennen, der sozialistische Wettbewerb als ein Werkzeug zur Produktivitätssteigerung nicht wegzudenken. Dazu gehörten Haushaltsbuch, das Eingehen von Unfällen und Schäden in die Wettbewerbsbilanz, das Einschreiten der Konfliktkommission



Bootsfahrt in Port Klang/Malaysia

bei Pflichtverletzungen Einzelner, gesellschaftliche Aktivitäten, Eigenleistungen, Neuererwesen (teilweise auch -unwesen), Überstunden-, und Bereitschaftsstundenlimit und noch mehr. Teilweise wurde dieser Wettbewerb als überflüssig betrachtet, andererseits hat er die Besatzungen mit geformt. In nicht so guter Erinnerung bleibt, dass sich zum Reiseende die Zusammenkünfte häuften, denn die entsprechenden Berichte mussten erstellt werden. Alles in allen handelte es sich um eine unbeschreibliche Bürokratie. Gleichwohl muss festgestellt werden, dass diese heutzutage in anderer Form noch weit umfangreicher existiert.

In der Regel sprachen die Besatzungen stolz über ihre Schiffe, achteten auf einen gut funktionierenden „Dampfer“, auf den äußeren und inneren Gesamteindruck. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden von ihnen enorme Leistungen vollbracht. Zur Verbesserung der Effektivität wurden in den Jahren 1970/71 die Komplexbrigaden gegründet. Die Meinungen dazu liefen anfangs auseinander, aber bald ließ sich feststellen, dass sich der Bordbetrieb durch die erzielte Leistung bei gleichen eingesetzten Mitteln besser gestalten ließ. Um die sozialen Bedingungen zu verbessern, wurden komplette Ablösebesatzungen eingeführt. Hierbei ging es vor allem auch um die Abgeltung der sich häufenden freien Tage. Mehrere hundert davon am Stück pro Nase waren vorher keine Seltenheit.

Die finanziellen Anreize, bei der DSR zur See zu fahren, hielten sich in engen Grenzen. Gleichwohl sind diejenigen, die damals dabei waren, noch immer stolz zu dieser oder jener Besatzung gehört zu haben. Man konnte sich aufeinander verlassen. Zahlreiche Besatzungen treffen sich heute noch immer zu regelmäßigen, teils jährlichen Zusammenkünften wie zu einer Familienfeier. Auch für mich bedeutete das Schiff mein zweites Zuhause. Hier sei die Kammer auf der FRANKFURT/ODER besonders erwähnt.

Erste Erfahrungen mit ausländischen Seeleuten konnte ich auf diesem Schiff noch vor 1990 sammeln. Wir fuhren mit sechs Namibiern, zwischen 18 und 36 Jahre alt, zwecks deren Ausbildung an Bord. Man musste sich erst aneinander gewöhnen, denn es kam hier auch einmal zu einem unangenehmen Zwischenfall. Die Decksgang war außenbords mit Stellagen beim Malen beschäftigt und die Vorgängerschicht hinterließ den Schriftzug: „Hallo, hier geht es weiter, ihr Neger“. Ob das nun Rassismus im klassischen Sinne war oder lediglich eine Frozzelei unter Arbeitskollegen sei dahingestellt, auf jeden Fall war es ein Politikum dieses N-Wort an die Bordwand zu malen und einfach unüberlegt.

Zur Wendezeit wurde ich zu einem Crewleasing-Einsatz auf dem VCS AQUITANIA (Erstes Schiff der Äquator-Serie von der Neptun-Werft) überzeugt. Wir arbeiteten mit Philippinos



Seeleutetreffen MS RONNEBURG in Diedrichshagen (2022)

zusammen und befanden uns im Ostafrika-Einsatz. Dieser dauerte sechs Monate. Der technische Zustand des Schiffes ließ sich mit einem Naja umschreiben. Erfreulich gestaltete sich die Zusammenarbeit und das Zusammenleben mit den Philippinos. Um allen Missverständnissen aus dem Wege zu gehen, wurde extra ein Merkblatt ausgereicht. Als überaus wohlthuend wurde das Minimum an Akten empfunden. Zur Kostenminimierung waren die Ressorts Maschine und Deck getrennt. Das Verhältnis des vorhergehenden LTO zur Crew ließ sich wie der technische Zustand des Schiffes ebenfalls mit Naja charakterisieren.

Die Klimaanlage wurde getrennt auf Backbord- und Steuerbordseite betrieben. An Steuerbord wohnten der Kapitän und der Chief. Diese Anlage funktionierte selbstverständlich, die an Backbord nicht. Ich habe sie wieder in Funktion gebracht. Seitdem erfüllten mir die Philippinos jeden Wunsch.



Grillparty an Deck

Der Kapitän bestellte für sich, Chief Mate und Chief Engineer bei der Reederei weiße Kombis. Dies wurde mit der Begründung abgelehnt, uns stünden nur blaue und beige-farbene zu. Damit wussten wir wo wir stehen. Die Verpflegung lag auf einem guten Niveau, bei den Hafenan- und abläufen wurden warme Speisen gereicht. Die Kombüse war mit zwei Köchen besetzt. Hierauf legte die Firma Wert. Die beste Motivation für das Engagement der Besatzung bestand auch hier in Grillabenden, die sich großer Beliebtheit erfreuten. Die Arbeitszeit

betrug täglich zwölf Stunden für sämtliche Besatzungsmitglieder, ausgenommen davon der Kapitän. Alles in allem haben wir nach außen hin bei diesem besonderen Einsatz einen guten Eindruck hinterlassen. Der technische und optische Zustand des Schiffes konnte wesentlich verbessert werden.

Nach dieser Abordnung stieg ich wieder auf die FRANKFURT / ODER auf und arbeitete weiter mit homogenen rein deutschsprachigen DSR-Besatzungen zusammen. Allerdings setzte deren schrittweises Reduzieren ein. Der Eisbär und der Elektriker wurden ersatzlos gestrichen, die Aufgaben übernahmen der E-Ingenieur und diejenigen vom Eisbär der Storekeeper und der Chief. In dieser Konstellation ging es dann für mich auf den SATURN-Schiffen weiter. Ich wurde auf der MECKLENBURG eingesetzt. Die dort vorhandene überkommene IT-Technik, einschließlich der Dienstprogramme, wurden bereits nicht mehr genutzt. Das war eigentlich schade, man hatte sich daran gewöhnt. Die gesamte Bürokratie rund um die gesellschaftliche Arbeit war natürlich schon abgeschafft worden. Dafür kamen Schritt für Schritt neue bürokratische Aufgaben dazu, und die waren nicht gerade wenig im Umfang. Mit der Ausflaggung der Schiffe nach Liberia ging der Austausch der Besatzungen weiter. Die einzelnen Offiziersränge wurden schrittweise mit osteuropäischen, indischen oder philippinischen Offizieren besetzt. Die Kombüsencrew wurde auf einen Koch reduziert. Der kam aus Osteuropa oder von den Philippinen. Gleichwohl blieb an der Qualität des Essens nichts auszusetzen. Die Funktionen des Bootsmanns und des Storekeepers wurden durch Seeleute der Kiribati- und Tuvalu-Inseln besetzt, ebenfalls die Mannschaftsdienstgrade. Deren seemännische Ausbildung betrug auf ihrer Insel nur ein Jahr. In der Seefahrtsschule auf Kiribati gibt es dafür lediglich Rettungsbootsanlagen mit Freifalldavit und üblichem Davit,

Brandbekämpfungseinrichtungen und einen kleinen Dieselmotor. Die Hauptaufgabe dieser Lehreinrichtung ist die Disziplinierung der Schüler für den Bordbetrieb, da der Lebensrhythmus auf den Inseln nicht vergleichbar mit dem unserer Industrieländer ist. Es war teilweise erstaunlich wie schnell sich unter diesen Voraussetzungen die meisten der Insulaner gute Kenntnisse und Fertigkeiten angeeignet haben. Ein Motormann namens „Mr. Molu“ kaufte sich jede Reise in Hongkong elektrische Kleingeräte wie Bohrmaschine, Motorsäge usw. Später erfuhr ich, dass er auf seiner Insel einen eigenen Servicebetrieb aufgemacht hat. Als die 2700-TEU-Schiffe in Dienst gestellt wurden, (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit – Maß für die Kapazität von Containerschiffen) hieß das Ziel mit Minimalbesatzungen noch unter deutscher Flagge zu fahren. Die Brücken wurden dazu für den Ein-Mann-Betrieb nachgerüstet. Das hat sich später aber erledigt, da auch diese Frachter ausgeflaggt wurden. Die Schiffe waren zwar moderner, aber die Schäden und Ausfälle an den Anlagen lagen auf hohem Niveau, trotz großer, bekannter Namen der Hersteller. Wir haben in Größenordnungen Zylinderköpfe gewechselt wie auf den Typ IV-Schiffen die Kolben gezogen wurden. Das meiste änderte sich an der Funktion des Kapitäns. Auf Grund der neuen technischen Möglichkeiten hatte er die gesamten funkbetrieblichen Aufgaben zu übernehmen. Hinzu kamen die Bestellungen für die Kombüse, die Lohnauszahlung für die Ausländer und die Bordkasse allgemein. Befand sich das Glück auf meiner Seite, wurde ab und zu ein deutscher E-Ing. und ein Schiffsmechaniker gefahren.



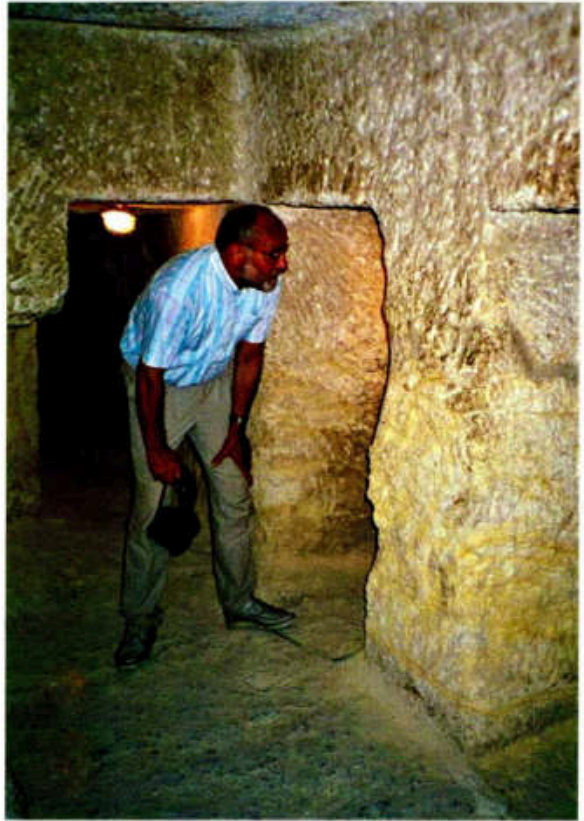
Internationales Silvester auf der Brücke

Auf den 2700-TEU-Schiffen existierte nur eine Messe, die gemeinsam von Offizieren und Mannschaft genutzt wurde. Aber Schritt für Schritt setzten sich unsere Insulaner in die Schwarzmesse ab. Sie wollten schlicht unter sich sein. Durch den vollkommen anderen Arbeitszyklus ließ sich die Freizeit einfach nicht mehr sinnvoll gestalten. Natürlich gab es auch hier eine Bücherei, einen Sportraum, ein Schwimmbad, eine Sauna und einen Tagesraum. Einrichtungen, die auch genutzt

wurden. Vom Reeder wurden auch Gelder zur Anschaffung von Musikinstrumenten oder Sportgeräten bereitgestellt. Aber wie bereits angedeutet, die beliebtesten gemeinsamen Veranstaltungen hießen Grillabende, bei denen auch gesungen oder Instrumente gespielt wurden. Karaoke-Abende erfreuten sich auch größter Beliebtheit. Die christlichen und staatlichen Feiertage wurden gemeinsam zelebriert. Teilweise konnten auch Stammbesatzungen in bestimmten Funktionen gefahren werden, abhängig von Kapitän und LTO.

Auch während dieser Phase gab es erwähnenswerte Ereignisse. Wir befanden uns westgehend im Atlantik unterwegs und der Kapitän teilte mir mit, dass wir vier Stunden „Lose“ im Fahrplan hätten. Wir dürften daher an der Hauptmaschine arbeiten. Also machten wir Kolbenkontrolle. Auf der Reise fuhr ein Lehrer der Seefahrtsschule Cuxhaven mit, der eine Dokumentation für die Fehlersuche an Schalttafeln für seine Studenten erstellt hat. Die Motormänner motivierte ich zum Angeln und deutete an, wenn wir beizeiten mit der Kontrolle fertig würden, könnten zwei Mann hoch gehen und die Angel auswerfen. Also flott, flott und der Kommentar des Dozenten lautete: „Herr Beier, das geht ja bei Ihnen ab wie in einer Fabrik“. Die Motorleute holten zwei junge Haie aus dem Wasser und zeigten sie mir ganz stolz. Am Abend luden sie mich zu einer Haifischsuppe ein. Die war aber nicht ganz nach meinem Geschmack.

In bestimmten Häfen gab der Kapitän dem Bordvertreter Geld für Fischeinkauf auf dem Markt in die Hand. Abends wurde dann gegrillt. Mit solchen kleinen Gesten konnten die Stimmung und das Bordklima günstig beeinflusst werden. Zeitweise fuhr ich als einziger Deutscher an Bord und arbeitete auch mit einem estnischen und einem ukrainischen Kapitän zusammen, was problemlos lief. Die Ausgabe von Alkohol wurde unterschiedlich gehandhabt. Offiziere bekamen in der Regel wöchentlich Bier und auch harte Getränke. Die Mannschaften erhielten nur Bier. Manche Kapitäne wollten für die Mannschaften überhaupt kein Bier herausgeben. Das war nicht unbedingt klug. Andere verhielten sich zu großzügig. So ereigneten sich auch ernste Vorfälle, wie das Aufbrechen der Bierlast oder einen Todesfall durch eine Messerattacke. Der Verletzte wurde einfach liegen gelassen und verblutete, weil keiner der Anwesenden Hilfe holte. Der Kapitän kündigte daraufhin nach der Reise. Man muss allerdings



Der Autor bei Erkundung der Cheops Pyramide

gestehen, dass es auch zu DSR-Zeiten ähnliche Vorfälle gab.

Das Zusammenleben und Zusammenarbeiten mit den verschiedenen Nationalitäten auf engstem Raum war aber in der Regel respektvoll und freundlich. Die Qualifizierung der Offiziere lag auf sehr unterschiedlichem Niveau. Jene aus den osteuropäischen Ländern und aus Indien waren in der Regel sehr gut für ihre Tätigkeit qualifiziert. Bei den Philippinos lag die Sache etwas anders. Teamwork gestaltete sich teilweise schwierig. Einige Offiziere vertraten die Auffassung: „Ich habe ein Patent, kann alles und weiß alles“. Wir hingegen hatten aus unseren früheren Tagen die Mahnung mitgenommen, dass nach Abschluss der Lehre oder dem Studium das Lernen erst richtig losgehe, entsprechend des Einsatzes. Zunehmend wurde auch versucht, Machtansprüche entsprechend der Zahl der unterschiedlichen Nationalitäten an Bord geltend zu machen. Gleichwohl war bei gutem Willen von allen Seiten eine fruchtbare Zusammenarbeit durchaus möglich. Gemeinschaftliche Ausflüge wie einst auf DSR-Schiffen waren auf Grund der kurzen Liegezeiten, des Arbeitszyklusses und der Sicherheitsbedingungen in den Häfen nicht mehr durchführbar. Individuell konnten sich das einige Offiziere entsprechend der Liegezeit immer noch ermöglichen. So unternahmen wir einmal eine Ausfahrt unter Polizeischutz von Port Said nach Kairo oder ich fuhr von Port Klang nach Kuala Lumpur.

Aber mit DSR-Zeiten war und ist die Seefahrt nicht mehr vergleichbar, auch wenn wir manchmal beklagen mussten, zu viel betreut zu werden. Heute ist der Beruf des Seemanns lediglich ein Job wie jeder andere, das Mittel zum Geldverdienen.

Das Todesspringen auf MS WILHELM FLORIN

Die Stange, gegen die ich meinen Rücken presste, war Teil einer Schiffsreling und befand sich an der Steuerbordseite des Brückendecks. Ich stand auf der Deckskaute und blickte nach unten. Vier Etagen tiefer vom Hauptdeck aus sah Harry zu mir herauf, seine Miene war ernst und erschien mir außergewöhnlich angespannt. Fitschek hatte gerade die untere Plattform der Gangway erklommen, schaute ebenfalls zu mir nach oben und begann euphorisch seine Arme zu schwenken. Er war erschreckend weit weg. Irgendwann fingen meine Beine an zu zittern. Ich riss meinen Blick los, holte mehrmals tief Luft und sprang ab.



Die Bucht von Matanzas

Die WILHELM FLORIN lag seit drei Tagen in Matanzas, einem kleinen Hafen etwa 180 Kilometer östlich von Havanna. Es war ein Sonntagnachmittag im Juli, die Kubaner arbeiteten nicht und es herrschte erholsame Ruhe auf dem Schiff. Harry und ich saßen achtern am Bordswimmingpool, um dort ungestört unser Feierabendbier zu trinken. Harry war wie ich Mitte Zwanzig und Maschinist. Wir beide hatten uns erst auf dieser Reise kennengelernt, und ich mochte ihn und seinen trockenen Humor. Achtern war es

geradezu idyllisch. Wir tranken unser Bier, badeten zwischendurch im Pool und unterhielten uns über vergangene Reisen.

Fitschek störte unsere Beschaulichkeit. Bürgerlich hieß er Hans Fiedler, fuhr als Matrose und sah in sich den geborenen Seemann. Schiffsmaschinisten waren in seinen Augen nur eine Art Hilfspersonal. Er hatte die seeseitige Gangway bis zur Wasseroberfläche heruntergefiert und inzwischen einige Kopfsprünge vom Schanzkleid des Hauptdecks absolviert.

Jetzt machte er blöde Bemerkungen über unsere Poolbaderei. (Maschinisten ... !) Irgendwann musste Harry und mich dann der (Flaschen-)Teufel geritten haben. Wir gingen direkt auf das zweite Aufbautendeck hinauf, das lag etwa fünf Meter über dem Hauptdeck und taten so als wollten wir von dort springen. Fitschek hatte uns erst ungläubig beäugt, aber kurze Zeit später dämmerte es ihm und er folgte nach. Als ich sein komisches Grinsen sah, fühlte ich Beunruhigung in mir aufkommen. Harry blickte mich so an, als ahnte er auch schon, was passieren würde. Fitschek kletterte auf die Schanzing und sprang.

Es kam mir vor, als sei er eine Ewigkeit in der Luft. Er tauchte sauber ein, kam wenige Sekunden später wieder an die Wasseroberfläche und signalisierte uns lässig, ihm nachzufolgen. Harry schien für einen Augenblick unsicher und sah mich kurz an. Dann winkte er resigniert ab und mir wurde vollends klar, dass wir beide die gleiche Befürchtung hatten. Denn Fitschek nachzufolgen, machte mir die allerwenigsten Sorgen. Kopfsprünge vom Fünf-Meter-Turm bereiteten mir schon seit meiner Schulzeit keine Probleme. Jetzt kam es mir nicht viel höher vor, aber ich hatte immer noch Fitscheks Grinsen vor Augen – und über uns gab es noch weitere Decks!

Harry wünschte mir einen guten Flug und lief nach unten. Bis heute weiß ich nicht, warum ich da oben stehen blieb. Schließlich kletterte ich auf das Schanzkleid, holte tief Luft und sprang hinunter.

Schon vor dem Eintauchen wurde mir bewusst, dass ich die Höhe unterschätzt hatte. Die Wucht des Wassers riss mir heftig die Arme auseinander und für einen Augenblick fühlte ich einen stechenden Schmerz in den Schultern. Aber es tat wohl nicht weh genug, und alles kam so wie ich es befürchtet hatte.

Wir stiegen höher und sprangen vom Bootsdeck, Fitschek zuerst, ich hinterher. Zuletzt kam das Brückendeck, wieder stand ich oben und sah ihn fliegen. Dann holte ich tief Luft und flog hinterher.

Geschafft, vorbei! Alles was sich bis dahin an Spannung und Angstgefühl in mir angestaut hatte, war im Wasser einer tiefen Erleichterung gewichen. Fitschek musste es noch intensiver empfunden haben. Völlig euphorisch forderte er mich auf, den Sprung vom Brückendeck zu wiederholen. Diesmal aber sollte ich den Anfang machen.

Er tauchte etwa fünf Meter neben mir ein und ich sah, dass er dabei überschlug. Plötzlich war das Stechen in meiner Schulter wieder da. Als sein schmerzverzerrtes Gesicht neben mir hochkam, wusste ich, dass es ihn schlimm erwischt hatte.

Noch am gleichen Abend hat Harry unsere Sprunghöhe nachgemessen, es waren über sechzehn Meter. Das Ziehen in meiner Schulter verging nach etwa vierzehn Tagen. Fitschek konnte für den Rest der Reise seine Arme nicht mehr richtig bewegen und hat deswegen einige Monate später die Seefahrt aufgeben müssen.

Wochen später fielen mir zufällig die Koordinaten von Matanzas ins Auge – 23 Grad und 03 Minuten nördlicher Breite und 81 Grad, 34 Minuten westlicher Länge. Seitdem bin ich in manchen Situationen etwas abergläubisch. Der 23. März ist mein Geburtstag.



Festmachen in Havanna, MS WILHELM FLORIN (1979)

Weihnachten in Nordkorea

Mit dem Motorschiff KARL-MARX-STADT lagen wir vom 19. Dezember 1963 bis zum 1. Januar 1964 im Hafen von Nampo. Weihnachten in Nordkorea – das hätte sich kein Seemann entgehen lassen sollen. Wenn man so will, erinnerten an dieses Fest lediglich die Bärte nach Knecht-Ruprecht-Art, welche die gesamte Maschinenbesatzung trug – außer Chief „Charlie“ Marx.

Die Botschaft unserer Republik lud die Besatzung als Weihnachtsüberraschung in die 150 Kilometer entfernte Hauptstadt Phöngjang (DDR-Schreibweise) ein. Mit einem Bus der Botschaft fuhr ein Teil der Besatzung am ersten und der andere Teil am zweiten Weihnachtsfeiertag dorthin. Wir besichtigten die Stadt und besuchten auch einen Industriebetrieb. In diesem wurde uns ein Aschenbecher mit dem Rest einer Zigarette gezeigt, die Kim Il Sung dort geraucht haben sollte – der größte Stolz dieser Fabrik. In der Botschaft wurden wir an eine weihnachtliche Kaffeetafel gebeten, eine uns sehr willkommene erfreuliche Bescherung.

Das Silvesterfest wurde dann an Bord gefeiert. Nun, das alles wäre eigentlich nicht der Rede wert, wenn die zu übernehmende Ladung nicht eine besondere gewesen wäre. Nordkorea übergab dem Schiff ein Freundschaftsgeschenk für das Kuba Fidel Castros. Nicht zu glauben, es handelte sich um Leergut, leere Flaschen in Holzkisten. Sie wurden an Deck gestapelt und gelascht. Auf der Heimreise bekamen wir in der Biskaya eins vor die Mütze. Schwere Brecher zertrümmerten einen Teil der wertvollen Fracht. Der übriggebliebene Rest wurde in Rostock gelöscht und mit einem anderen Schiff weiter nach Kuba verfrachtet. Zu den Freudentränen Fidel Castros über dieses Solidaritätsgeschenk ist nichts überliefert.



Der Autor (li.) und I. Ingenieur Rolf Gellert (re.) zu Silvester in Nampo (1963)

Martina Kiel-Kühn

Der Hauptgewinn

Dreimal die Sechs, der Hauptgewinn, das süße Lächeln ist dahin.

Nun zieht sie eine saure Miene, die Würfelbuden-Aal-Blondine.

Darauf versucht sie einen Trick, sie gönnt uns nicht das bisschen Glück.

Behauptet steif und ungerecht, der letzte Wurf, der sei nicht echt.

Wir schimpfen über'n Ladentisch, bekommen endlich unseren Fisch!

Wir laufen damit schnell nach Haus' und halten einen Abendschmaus.

Zu diesem kleinen Vers inspirierte mich folgendes Erlebnis: Am 14. August 1971 liefen wir mit MS MEYENBURG mittags in Hamburg ein. Alle hatten gute Laune und freuten sich, nach so

langer Zeit wieder deutschen Boden unter den Füßen zu haben. Einige Besatzungsmitglieder durften von Hamburg aus nach Hause fahren, und für sie kamen aus Rostock Springer an Bord. Leider musste ich noch ausharren, aber das war nicht weiter tragisch.

Am darauffolgenden Dienstag fuhr ich mit der Funckerin gemeinsam an Land, um Hamburg unsicher zu machen. Zuerst wurden diverse Einkäufe erledigt, anschließend stürzten wir uns in den Trubel des Hamburger Domes, dieses großen allseits bekannten Rummels. Erst begutachteten wir die vielen originellen Karussells und Schaubuden. Nebenher leckten wir reichlich Eis und knabberten gebrannte Mandeln. Da uns die Fahrpreise der Fahrgeschäfte zu teuer waren, wollte ich wenigstens mein Glück an der Aalwürfelbude versuchen. Ich kaufte fünf Würfe. Die ersten vier gingen total daneben. Als ich zum letzten Male den Becher gut durchschüttelte, hoffte ich wenigstens auf einen kleinen Aal.

Ich hob den Becher hoch und traute meinen Augen nicht: Dreimal die Sechs! Also stand mir ein Riesenaal zu. Als die Budenbesitzerin meinen Wurf erblickte, sah sie ROT! Sie wollte uns plötzlich einreden, ich hätte schon vorher fünfmal gewürfelt.

Wir haben ihr dann ganz schön Dampf gemacht, und sie musste wütend einen großen Aal herausrücken. Allerdings bestand sie darauf, dass wir für das (angeblich) sechste Mal würfeln 20 Pfennig nachzahlen sollen. Dies taten wir kalt lächelnd und zogen mit unserer Beute stolz davon.

Vom Rummel hatten wir genug, wir zogen Richtung Reeperbahn und betrieben einige Studien betreffs des dort vorherrschenden „Handwerkes“. Nachdem wir genug gesehen hatten, ging es zurück zur MEYENBURG, wo wir ein wunderbares Abendessen genossen, den AAL!

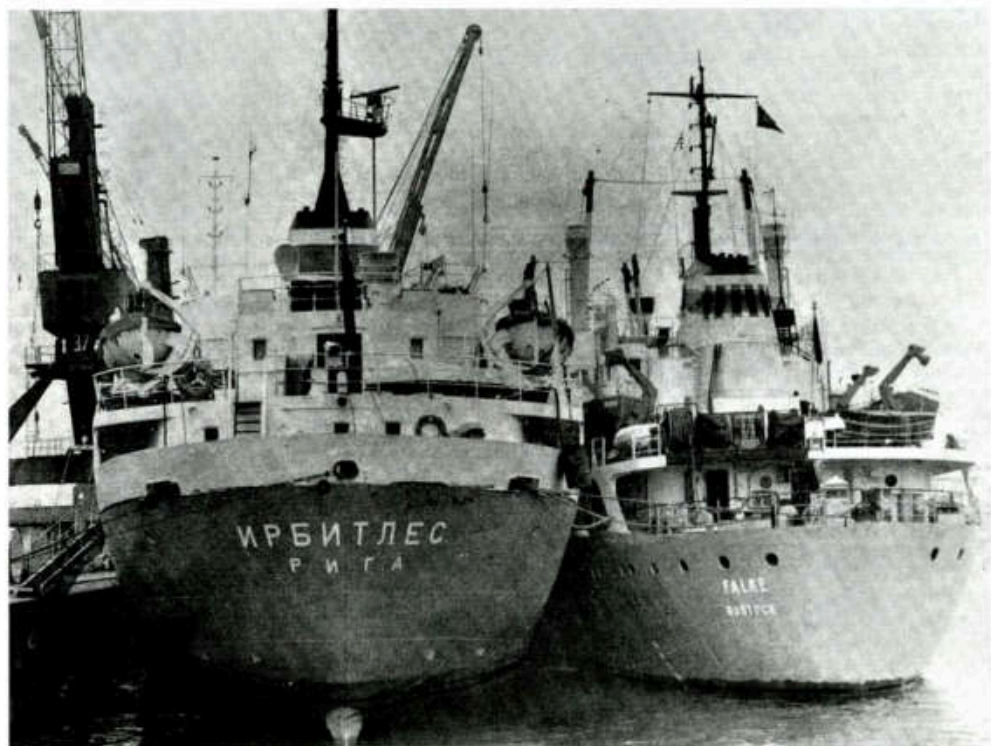
Redaktion

Das Seeleute-Freizeitzentrum Oldendorf

Längst ist auch dieses Kapitel deutsch-sowjetrussischer Freundschaft Geschichte, das Freizeitzentrum für Seeleute beider Länder etwa anderthalb Kilometer südlich des Rostocker Überseehafens am Ostufer der Warnow, nahe des Ortes Oldendorf in einem Wäldchen gelegen.

Das Dörfchen Oldendorf, zur Ortslage Krummendorf gehörig, wurde am 1. Juli 1950 in die Stadt Rostock eingemeindet. Damals ging es dort noch idyllisch und weltabgeschieden zu, bis vor seinen Toren am 26. Oktober 1957 der erste Spatenstich zum Bau des Überseehafens erfolgte. Seit dessen Inbetriebnahme am 1. Mai 1960 mussten sich die Seeleute der einlaufenden Schiffe aller Nationen mit der besonderen JWD-Lage des Hafens, ganz weit draußen, abfinden. Vermutlich mit der 1974 ins Leben gerufenen „Brücke der Freundschaft“, der brüderlichen Zusammenarbeit bei Umschlag und Transport der seewärtigen Außenhandelsgüter zwischen der UdSSR und der DDR, entstand auch die Idee an dem Rostocker Endpunkt dieser Brücke einen der Bedeutung dieser Initiative angemessenen Pfeiler zu setzen. Immerhin fuhren im Flottenbereich Spezial- und Küstenschiffahrt (sic) 1979 dreizehn Schiffe im ständigen Liniendienst zwischen Rostock und den Häfen Riga, Klaipeda und Murmansk.





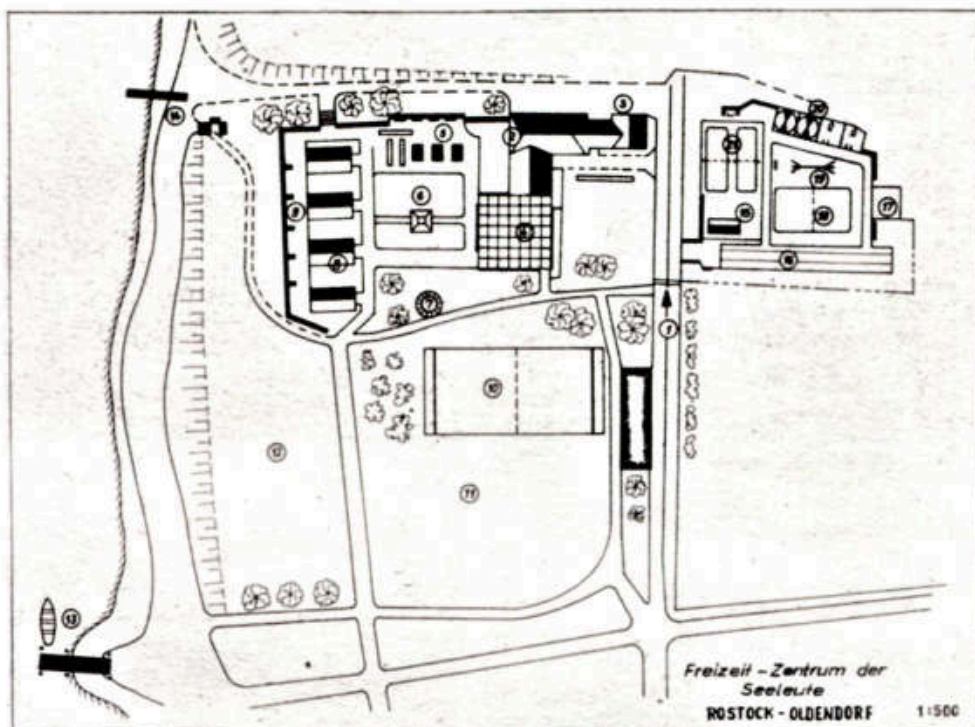
Zwei Schiffe im Dienst „Brücke der Freundschaft“, aus „Voll Voraus“

Der Logik folgend besaß dieses Objekt für die Besatzungen von DSR-Schiffen eher einen geringen Stellenwert. Wer fünf Monate im Fernen Osten oder Vietnam unterwegs gewesen war, den drückten in der kurzen Hafenliegezeit vor dem Wiederauslaufen andere Probleme als dort seine Freizeit in dem Kollektiv, mit welchem er schon die ganze Reise auf engstem Raum zusammen leben musste, zu verbringen. Gleichwohl fuhr vielleicht mancher von ihnen nach seiner Wache mit dem Linienbus Richtung Gehlsdorf bis eben dorthin, dem der Weg in die Erlebnistagstätte „Lindenhof“, besser unter dem Namen „Dicker Pisser“ bekannt, zu umständlich dünkte. Ein ganz anderes Bild ergab sich für die Mitarbeiter landseitiger

Einrichtungen der Reederei, die dort einen willkommenen Platz für Brigadefeiern und andere Festlichkeiten fanden, auf denen es in der Abgeschlossenheit des Ortes hoch hergegangen sein soll, wie kolportiert wird. Allerdings handelte es sich in diesen Falle nicht mehr um Besucher, denen der Name des Zentrums gerecht wurde. Unter diesem Zeichen traten vielmehr die Seeleute der Sowjet-Reedereien auf den Plan. Zum Beispiel kamen von den rund 2800 Schiffen, die 1979 den Überseehafen anliefen, etwa 25 Prozent aus der Sowjetunion. Überschlüssig



Übergabe des ersten Bauabschnittes



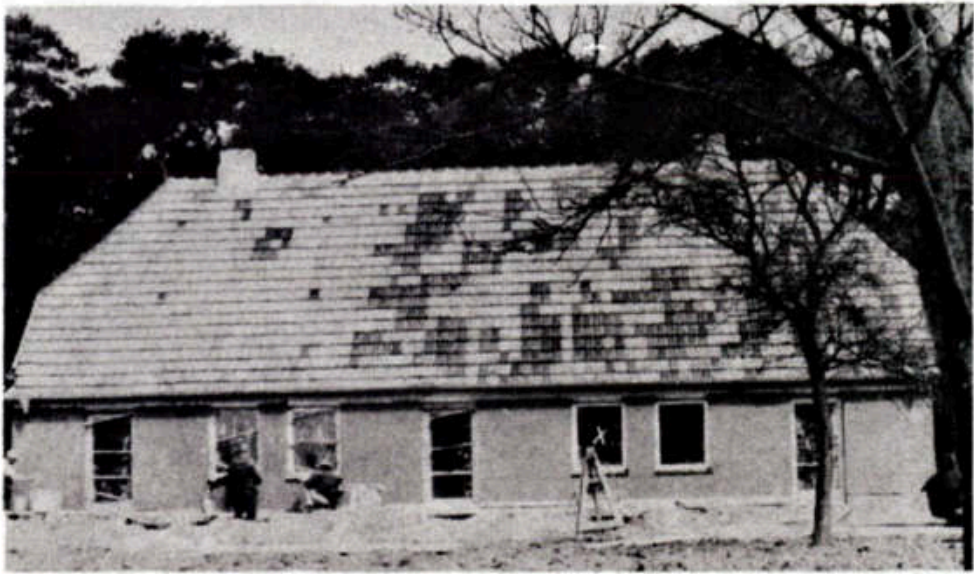
Legende zur Lagezeichnung:

- | | | |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| 1 Haupteingang | 8 vier Bungalows | 15 Sportgeräteausleihe |
| 2 Klubhaus | 9 Uferterrasse | 16 zwei Kegelbahnen |
| 3 Geräteräume | 10 Mehrzweck-/Kleinsportanlage | 17 Luftgewehrschießstand |
| 4 Terrasse | 11 Liege-/Veranstaltungswiese | 18 Volleyballplatz |
| 5 Tischtennis/Minigolf | 12 Liege-/Gymnastikplatz | 19 Kraftsportwiese |
| 6 Grill-/Samowarplatz | 13 Bootssteg | 20 Kegelanlage |
| 7 Feuerstelle | 14 Anglersteg | 21 Federballplatz |

20000 sowjetische Seeleute weilten damit jährlich eine kürzere oder längere Zeit in Rostock, die nur unter Beschwerden den Weg in die Stadt finden konnten oder durften. Einwohner und Besucher konnten oder wollten individuell beidseitig nicht viel miteinander anfangen. Möglichkeiten zur Gestaltung ihrer Freizeit mit schwarzer Hose und weißem Hemd im Verband, vermittelt durch den Interclub, bestanden gleichwohl, zum Beispiel bei Besichtigung von Sehenswürdigkeiten der Hafenstädte zwischen Wismar und Wolgast oder beim patenschaftlichen Austausch auf diese oder jene Weise. Durch die Interclubs in den sowjetischen Häfen wurden die DSR-Seeleute durch nette Menschen beiderlei Geschlechts seit Jahren liebenswürdig betreut. Es gab trotz der unrühmlichen deutschen Vergangenheit keine Vorbehalte. Das verpflichtete, es den sowjetischen Freunden gleichzutun.

Am 14. Mai 1976 wurde der erste Bauabschnitt dieses deutsch-sowjetischen Seeleutefreizeitentrums übergeben. Bei dessen Erbauern handelte es sich im Wesentlichen um die späteren Nutzer aus den Flotten beider Länder, Hafenarbeiter und Beschäftigte aus anderen Bereichen des Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft als sogenannte Feierabendbrigaden, vor allem auch um die Lehrlinge aus den Betriebsschulen von Flotte und Hafen. Die Lehrlinge erledigten Arbeiten, die eben Lehrlinge zu tun pflegten: Beräumung des Geländes, Schaffung von Bauraum und Transportarbeiten, für heutige Auszubildende unangemessen.





So sieht das Hauptgebäude in Oldendorf aus. Mit dem ersten Bauabschnitt werden in diesem Haus der Klubraum, die Küche, der Wasch- und Duschaum sowie die Veranda fertig sein.

aus „Voll Voraus“

Nach Übergabe des ersten Bauabschnitts konnten bereits genutzt werden: Ein renoviertes über 100 Jahre altes Bauernhaus, ein Kleinfeld-Fußballplatz, eine Kegelbahn und verschiedene Sportgeräte. Höhepunkt der Übergabe dieses Bauabschnitts war ein Fußballspiel zwischen den Mannschaften des MS GERA von der DSR und des sowjetischen Schiffes PALESSK, was nach Siebenmeter-Schießen mit einem 1:0 an das Rostocker Schiff ging.

Am 2. Juli 1977 war mit dem Abschluss des zweiten Bauabschnitts das Objekt komplett fertiggestellt. Drei weitere Häuser waren zwischenzeitlich errichtet worden, ein Bootsanlegesteg und sanitäre Einrichtungen entstanden. Bei einem der Häuser handelte es sich um ein Geschenk der lettischen Staatsreederei Latvijkoe Morskoe Parochodstvo Riga, ein im lettischen Stil gebautes Haus. Dieses „Drushba“ genannte Gebäude, obwohl „Freundschaft“ im Lettischen „Draudziba“ heißt, war von einer Handwerkerbrigade aus Riga erbaut worden. Die beiden anderen Häuser entstanden aus heimischen Fertigteilen, die sich gut in das Ensemble der Anlage einfügten. Die Bauindustrie jener Tage, so hieß es, arbeite nach der Methode des berühmten sowjetischen Neuerers namens Slobin. Deren Kern bestand im täglichen pünktlichen Erscheinen am Arbeitsplatz, eine Tugend, die unsere Kollegen von den sowjetischen Freunden offensichtlich noch erlernen mussten. Gleichwohl trug sie gewisslich zur termingerechten Übergabe des Objektes bei.

Damit verfügte das Freizeitzentrum über eine Gaststätte, einen Klubraum, einen Mehrzweckraum, zwei Fernsehräume, vier Unterkunftsquartiere, ein Konditionszimmer, was auch immer dort konditioniert wurde, ein Kaminzimmer, ein Terrassenzimmer, ein sogenanntes „Kabinett der Freundschaft“ und ein Spielzimmer. Im Außenbereich existierten ein Kleinfeld-Fußballplatz, zwei Volleyballplätze, eine Kegelbahn und ein Anlegesteg für Sportboote. Als bewegliches Gut standen Angeln, Hometrainer und Ruderbänke zur Verfügung.

Über das Hauptanliegen dieses Platzes hinaus, jederzeit zur individuellen Freizeitgestaltung der Seeleute beizutragen, wurden Jahresveranstaltungspläne geschrieben, gestützt auf traditionelle Festlichkeiten wie Freundschaftstreffen, Sportveranstaltungen für Seeleute,



Platzkonzert in Oldendorf

Preisskate und Bordfeste von Schiffsbesatzungen. So stand es im Plan. Wie es mit dessen Erfüllung aussah, bleibt dahingestellt. Auf jeden Fall vergnügten sich, nun ja, Insassen der „Faultierfarm“ bei Sommerfesten, und 1986 wurde im VOLL VORAUS über ein zentrales Kinderfest für Rostocker Seemannsfamilien in dieser idyllischen Umgebung berichtet.

Der Überseehafen Rostock und der Hafen Riga tauschten miteinander Arbeitsbrigaden aus und es ist gut vorstellbar, dass die Gäste aus Riga nicht nur malochten, sondern auch mit den Rostockern in Oldendorf vergnügliche Stunden verbrachten. Ganz sicherlich wurden



Fußball wird in Oldendorf groß geschrieben. Im Hintergrund das Haus „Drushba“.

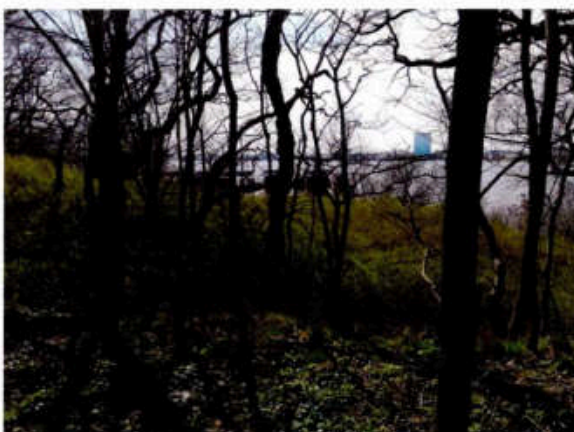
dabei eher nicht die vielfältigen anderen sowjetischen Neuerermethoden in unseren Flotten und Häfen ausgewertet, wie die des Genossen Slobin und andere. Manche von ihnen gingen derart in Fleisch und Blut über, dass sich die Werktätigen beim Arbeiten nach deren Methoden gar nicht mehr bewusst waren, dass sie aus Freundesland kamen, weil selbstverständlich geworden. Bereits nach 1958 war die Burlakow-Methode eingeführt worden, mit eigenen Mitteln und Kräften eine vorbeugende Instandhaltung durchzuführen, später unter dem Kurzzeichen PVI (planmäßig vorbeugende Instandhaltung) bekannt. Deren inzwischen erbrachter Nutzen ließ sich kaum noch abschätzen.

Ab 1980 wurde in den Häfen die Methode Odessa/Iljitschowsk Praxis, ein Knotenabkommen zur Koordinierung der Leistungen von Reichsbahn, Spediteuren und Umschlagbetrieb. Dort arbeiteten auch viele Kollektive zugleich nach der Bassow-Methode zur Vermeidung von Unfällen und den entstehenden Folgekosten, im Bruderland vor allem durch Verzicht auf die Flasche Wodka. Auch im heimischen Parteiapparat wurde darüber nachgedacht, die Flasche im untersten Schreibtischfach an zwei Arbeitstagen in der Woche unberührt zu lassen. Fast ebenso viele Arbeitskollektive arbeiteten nach der Baranowski-Methode, indem sie für effektiveres Arbeiten zum 4-Schicht-System übergingen.

Und so hätte diese feine Begegnungsstätte, ein Ausdruck der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik, im Sinne der immerwährenden Freundschaft mit den Völkern der Sowjetunion bis auf den heutigen Tag bestehen können, wenn nicht nach einem Dutzend an Jahren der Wille der Menschen ein anderer gewesen wäre. Die sowjetischen Neuerermethoden wurden über Bord gekippt und zum Feiern gab es kaum noch Gründe. Bekanntlich weigerten sich die Eroberer



Eingang zur heutigen Gartenkolonie (2022)



Blick Richtung Fähranleger (2022)



Ehemaliger Eingang des Seeleute-Freizeitzentrums (2022)

des Landes nach 1990 das Soziale mit ins Grundgesetz aufzunehmen. Möglicherweise erinnerte sich mancher der Befreiten noch der in Oldendorf verbrachten frohen Stunden, wenn er sich im Arbeitsamt in die Schlange einreichte.

Die Eigentümerin des dahinter liegenden Grundstücks klagte auf Rückübertragung des gesamten Areals. Einigungsversuche mit ihr blieben erfolglos. Soweit bekannt blieb auch deren Klage ohne Erfolg, weil nicht nachgewiesen werden konnte, dass eine ungesetzliche Enteignung stattgefunden hatte. Letztlich blieb der ganze Vorgang in den wilden Zeiten nach 1990 undurchsichtig und ein Brand machte dem Objekt schließlich den Garaus. Ein Auskunftsersuchen an das Kriminalkommissariat Rostock, Ulmenstraße, hinsichtlich dessen, ob der Brand vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wurde, blieb wegen der seither vergangenen Zeit erfolglos. Eine Anfrage an die DSR-Asset Management GmbH zu den derzeitigen Besitzverhältnissen blieb unbeantwortet.

Heute erinnert nichts mehr an diese Zeiten. Außer dem flugpistenähnlich befestigten Parkplatz, den sich auch schon die Natur zurückzuholen beginnt, ist nichts mehr geblieben, keine Fundamente, keine Kellerreste oder ähnliches. Ein verrosteter Maschendrahtzaun umkränzt teilweise das Gelände. Nur noch der Name des benachbarten Kleingartenvereins „Am Seemannsclub“ erinnert an die Vergangenheit.

Nachdem am 12. Oktober 2003 der Fährverkehr auf der Warnow zwischen den Anlegestellen Schmarl-Dorf und Oldendorf mit der Inbetriebnahme des Warnowtunnels eingestellt wurde, entwickelte sich dieser Ort wieder zu einem Platz, an dem sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen. Zu den Ausnahmen gehören die sich naherholenden Wanderer in den Oldendorfer Tannen und die Angler, die sich dort am Ufer der Warnow in der Heringssaison auf die Lauer legen. Im Frühjahr 2022 wurde am ehemaligen Fähranleger vom Lotsbetrieb Mecklenburg-Vorpommern eine Bootstankstelle installiert, in erster Linie zur Versorgung der eigenen Boote. Getankt wird der umweltfreundliche Kraftstoff GTL auf Erdgasbasis. Schiffe bis fünf Meter Tiefgang können dort anlegen. Gleichwohl wurde das Biotop Oldendorfer Tannen für die geplante Erweiterung des Überseehafens bis 2030 inzwischen vom Hafenerwartungsgebiet zum Hafenvorranggebiet Seehafen Rostock-West umgewidmet (Stand Januar 2022). Die Kaikante entlang der Warnow soll bis über den einstigen Fähranleger hinaus verlängert werden und dahinter Umschlagfläche auf 160 Hektar entstehen. Wo einst fröhliche Kinder spielten, würden dann Containerbrücken rollen.

Aber noch ist es nicht soweit und wer weiß, ob es jemals so kommt. Weiterhin besteht die Gelegenheit, eine Wandertour durch die Oldendorfer Tannen zu unternehmen, eine Wanderung über zwei Kilometer entlang der Warnow mit Startpunkt am ehemaligen Fähranleger, vorbei am ehemaligen Seeleute-Freizeitzentrum bis an den Warnowtunnel und retour. Die modernen „Skaven der Meere“ der heute den Rostocker Überseehafen anlaufenden Schiffe schaffen es oft gerade mal bis zum BorderShop im Hafengelände nördlich von Krummendorf. Ein maritimes Freizeitzentrum existiert lediglich noch am gegenüberliegenden Ufer der Warnow – das Jugendschiff LIKEDEELER ex CONDOR der Deutschen Seereederei. Als würdiger, allen Seeleuten zugänglicher Ersatz hat sich die Deutsche Seemannsmission Rostock mit ihrem Seemannsclub Hollfast am Hansakai im Rostocker Überseehafen etabliert.



Oldendorfer Tannen mit Warnowsteilufer (2022)

Sport an Bord

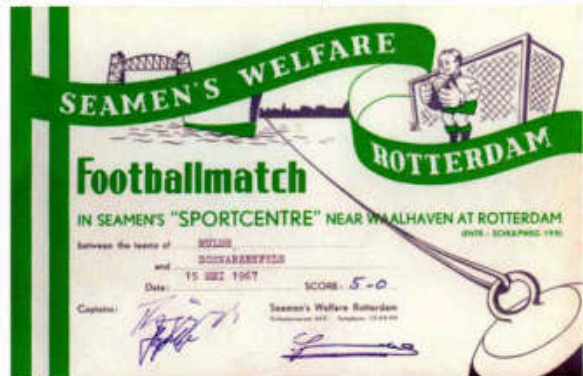


Von der DSR wurde angeregt, auf allen ihrer Schiffe die sportliche Betätigung nicht zu kurz kommen zu lassen. Um die Freizeitgestaltung aktiv zu unterstützen, wurden zumindest die Großschiffe mit Sportgeräten wie Tennisplatten, Luftgewehren, Bällen und sogar bei Bedarf mit Trikots für Fußballmannschaften ausgestattet.

Bei der Atlantiküberquerung oder auf den Fernostreisen quer über den Indischen Ozean wurden bei gutem Wetter oft Sportfeste mit Tauziehen, Luftgewehrschießen, Zielballwerfen, Manntauklettern oder Shuffleboard-Turniere zur Freude der Besatzung durchgeführt. Lagen andere DSR-Frachter oder auch sowjetische Schiffe in ausländischen Häfen, wurde bei beidseitigem Interesse auch schnell mal ein Fußballturnier ausgerichtet. Auch die in westeuropäischen Häfen agierenden kirchlichen Seemannsmissionen haben viele sportliche

Begegnungen zwischen den Schiffsbesatzungen organisiert. Das wurde von den „Organen“ der Republik allerdings nicht gerne gesehen. Aber Sport soll ja bekanntlich verbinden.

So lagen wir mit MS MULDE über Pfingsten 1967 in Rotterdam. Die „Seamen's Welfare“-Mission lud zum Fußball-Pfingstturnier ein. Über 20 Mannschaften nahmen daran teil. Von früh 10 Uhr bis abends 21 Uhr wurde im K.O.-System gespielt, obwohl die am Vorabend genossene Pfingstbowle noch ihre Nachwirkungen zeigte. Umso überraschender war der 1:0-Erfolg im ersten Spiel gegen ein westdeutsches Schiff, dessen Namen ich nicht mehr im „Speicher“ habe.



Da auch die weiteren Spiele für uns erfolgreich verliefen

2:1 gegen	MS ARGENTAN
2:0 gegen	MS SALVINA
5:0 gegen	MS SCHWARZENFELS

und wir natürlich nicht damit gerechnet hatten, zu Mittag nicht an Bord zu sein, mussten uns Koch und Steward im Laufe des Tages zweimal mit Verpflegung und Getränken versorgen. Unsere MULDE lag im Waalhaven und dadurch auch nicht zu weit entfernt von den Spielplätzen. Durch diese vier Siege kam unsere Mannschaft also bis ins Finale, das wir mit einbrechender Dunkelheit bei einem Spielstand von 1:1 im Elfmeterschießen gegen MS MARG. BOLTEN um 21 Uhr verloren.



Mannschaft MS MULDE zum Pfingstturnier in Rotterdam (1967)

Der einzige Wermutstropfen bestand darin, dass ich mich im letzten Spiel bei einem Pressschlag am Knie verletzte (Innenbanddehnung) und nach dem Spiel ins Rotterdamer Ziekenhuis (niederländisch – Krankenhaus) zum Röntgen musste. Zum Glück befanden wir uns auf Heimreise und so brauchte ich nicht mit dem Zug oder einem anderen Schiff zurück nach Rostock gelangen.



Auf dem Weg zum Fußballspiel an der S-Bahn Station Gravesend

Von 1970 bis 1976 fuhr ich auf einem 840er-Kümo. Hier wurde jede Gelegenheit im Hafen genutzt, um ein Volleyballnetz zu spannen, ob im leeren Laderaum oder provisorisch mit Bootshaken an Land zwischen zwei auseinanderliegenden Holzstapeln. Sport verhiess immer eine angenehme, gesunde Freizeitbeschäftigung. Ende November 1970 lagen wir mit MS WAREN in London-Gravesend zum Holz löschen. Während dieser Zeit, am 25. November 1970, trug die englische Nationalmannschaft ein Freundschaftsspiel gegen die Mannschaft der DDR unter Trainer Georg Buschner († 12. Februar 2007 in Jena) im Wembley-Stadion aus.

Durch die Maklerei und natürlich mit Billigung der Schiffsleitung unter Kapitän Siggis Reisgies wurde es einigen Fußballinteressierten ermöglicht, sich das Spiel anzusehen. Im Stadion unter den 100 000 Zuschauern befand sich auch noch ein Teil der Besatzung des MS KLOSTERFELDE. Das Spiel ging, wie sich vielleicht mancher erinnert, 3:1 für die Gastgeber aus.



Sticker zur Eintrittskarte

Dieses Spiel besaß insofern eine historische Dimension, denn es war das letzte Match auf jenem Rasen des Wembley-Stadions, in dem 1966 zur Fußball-WM das legendäre Tor im Endspiel gegen die BRD gefallen war. Anschließend wurde die dadurch berühmt gewordene Rasenfläche stückweise an die Fans verkauft und neu angelegt.

Der Besuch in diesem Stadion bedeutete trotz der 1:3-Niederlage unserer Mannschaft für mich ein Fußballfest. Viele englische Fans blieben noch lange im Stadion, sangen Lieder und nahmen so Abschied von diesem gefeierten Grasstück. Ein unvergessliches Erlebnis.

Wolfgang Wendrich

Weihnachten in Stettin

Im Dezember 1967 liefen wir mit dem Holzframo HELLERAU den Hafen Stettin an. Alles deutete darauf hin, dass wir wohl das Weihnachtsfest und den Jahreswechsel dort verbringen würden. Mit meinem Freund Willi, der nicht wie ich zum ersten Mal in diesem polnischen Hafen weilte, spazierte ich am zweiten Weihnachtsfeiertag in die Stadt. Der ganze Tag lag vor uns. Wir gingen die gleiche Wache auf dem Schiff, die „Null-Acht-Hafenwache“, Willi an Deck und ich in der Maschine.

Das Wetter war mehr als mies. Es regnete immer wieder mit Schnee vermischt, sodass es uns bald in eine warme Restauration verschlug. Mein Bestand an polnischem Geld war gering, aber Willi hatte am Tag vorher zwei sogenannte „Nato-Planen“ (in Italien billig erstandene Nylon-Mäntel, einem Trenchcoat ähnlich und damals sehr in Mode) preisgünstig verschauert.

Das Lokal war ein Ausbildungsrestaurant für junge polnische Mädchen, die dort eine Lehre in der Gastronomie absolvierten. Ich glaube, es hieß „Cafe Freundschaft“ oder so ähnlich. In

der Gaststätte war es schön warm, sehr sauber und am Vormittag noch nicht besonders voll. Wir fanden schnell einen gemütlichen Tisch für zwei Personen und wurden zuvorkommend von einer älteren, netten Kellnerin, es handelte sich um die Lehrausbilderin, bedient. Wir gaben unsere Bestellung auf und kurz darauf brachte uns eine bildhübsche, junge Bedienung unsere Getränke. Freundlich und im gebrochenen Deutsch wurden wir nach weiteren Wünschen befragt. Da wir finanziell gut versorgt waren, leisteten wir uns einen polnischen Gänsebraten mit allem Komfort. Zwischenzeitlich gelang es mir, mit zweien dieser Kellnerlehrlinge ein Rendezvous auszumachen, welches nach deren Dienstschluss dann in der Tanzbar KASKADE stattfinden sollte. Den Hinweis hatte mir Willi gegeben. Ich hatte von diesem bekannten Tanzlokal natürlich keine Ahnung, als ich bei einem Gang zur Toilette vor der Kombüse mit diesen beiden Blondköpfchen ins Gespräch kam. Der bereits reichlich konsumierte Bison-Wodka mit dem Büffelgrashalm drin hatte die Hemmungen ein wenig hinweggenommen und die Zunge locker gemacht. Erst ein bisschen verlegen, gaben die Mädels schließlich ihre Zustimmung zu unserem Wiedersehen nach 16:00 Uhr im KASKADE.

Wir beiden Landgänger erzählten uns aus vergangenen Zeiten, kippten dabei das Feuerwasser herunter und spülten mit dem Sodawasser aus dem Siphon nach. Es war noch reichlich Zeit bis zum Rendezvous und Willi kam auf folgende Idee: „Da ja eigentlich Feiertag ist und wir die Coffee time an Bord verpassen, nehmen wir das weihnachtliche Kaffeetrinken einfach hier ein.“

Die Lehrlingsausbilderin bediente uns höchstpersönlich und empfahl uns zum Kaffee den „Mohnstollen nach Art des Hauses“. Wir nahmen diese Empfehlung an und stellten fest, dass der Mohnstollen ein gut gelungenes Backwerk war. Mir kamen dabei Erinnerungen an den „Mohnstriezel“ hoch, den meine Großmutter im niederschlesischen Großhartmannsdorf bei Bunzlau immer zu backen pflegte. Trotz der höflichen und überaus freundlichen Bedienung der „Lehrkellnerin“ kam es mir so vor, als wolle sie uns irgendetwas Spezielles sagen. Tatsächlich, als die Gäste vom Nachbartisch gegangen waren, erschien sie wieder an unserem Tisch und begann in gebrochenem Deutsch auf uns einzureden.

„Verehrte Gäste, liebe Seemänner, bitte machen Sie nicht verwirrt unsere weibliche Lehrlinge. Beide Mädchen erst siebzehn, achtzehn Jahre alt und müssen zuerst erlernen Beruf, dann machen Liebe. Es wird nicht gern gesehen, wenn sie gehen mit Gäste in Tanzbar und anschließend in das Internat. Es ist schon viel Schlimmes passiert und es gab schon deshalb Ärger mit Miliz. Bitte lassen Sie die Mädchen in Ruhe!“

Wir schauten uns etwas verlegen an und rätselten, woher die Ausbilderin von unserem Vorhaben Wind bekommen haben könnte. Vermutlich hatten die Mädels untereinander geplaudert und waren dabei belauscht worden oder unter ihnen befand sich eine Verräterin. Ich erahnte, dass die Mädchen gerne ihre Chancen bei den Seemännern wahrnahmen, so hübsch und knusprig wie sie aussahen, und dann gerne ein paar D-Mark oder Dollar für einen Liebesdienst kassierten. Für „frei konvertierbare Währungen“ bekam man in Polen hervorragende Damenbekleidung, Kosmetik und Schmuck zu kaufen, welche für Zloty kaum zu haben waren. Wer sollte es den jungen Damen also verdenken. Schön sein wollten sie alle, egal wie alt sie gerade waren.

„Hast du das gehört?“ schimpfte Willi, „die Olle spinnt wohl! Was geht es die denn an, mit wem wir wann und wo noch ein Tänzchen machen wollen?“ Willi war sauer und der genossene Wodka beflügelte seine Worte im aufkommenden Unmut.

„Was glaubt den die Moraltante wie alt die Deerns heute sind, wenn die ihr erstes Tänzchen oder Techtelmechtel angehen lassen? Wenn die beiden Girls einverstanden sind, nehmen wir sie nachher mit und gestalten ihnen einen lustvollen Abend. Geld ist noch reichlich vorhanden und ein paar Dollars springen obendrein für die Süßen auch noch raus.“

Willi war voller Tatendrang und in seinen Augen tobte ein echtes Tropengewitter. Der Alkohol brachte seine Gedanken auf die Zunge und ich glaubte zu ahnen, was er sich für den Rest des Tages so ausgemalt und vorgestellt hatte. Jetzt war es an mir, meinen Kumpel wieder ins rechte Fahrwasser zu bringen und in die Welt der Realitäten zurückzuholen.

„Nun lass mal gut sein, wer weiß wie streng hier die Regeln sind und womöglich versauen sich die beiden ihre ganze Laufbahn, wenn sie nachher offensichtlich mit uns abhauen. Vielleicht sind sie bespitzelt oder beobachtet worden und man hat bemerkt, dass sie mit uns etwas geplant haben. Wenn die Mädels noch minderjährig sind und die Lehrausbilder die Verantwortung für sie haben, kann ich deren Strenge wohl oder übel verstehen. Sieh mal, die Mädchen leben in einem Lehrlingswohnheim und dort gibt es, wie bei uns zu Hause auch, gewisse Regeln und Bestimmungen. Werden diese grob verletzt, dann folgen unangenehme Konsequenzen und so wird sich die Sache hier auch verhalten. Ich werde versuchen, mit einem der Mädchen noch mal zu reden und ihr sagen, dass wir ins KASKADE gehen und dort auf sie warten. Inzwischen bezahlen wir die Zeche und anschließend verschwinden wir.“ Mürrisch und ein wenig trotzköpfig wie ein kleiner Junge, stimmte mir Willi schließlich zu. Ich verzog mich noch einmal in Richtung Toiletten, wo mich der Weg an der Küche und der Getränke- und Essenausgabe vorbeiführte. Ein paar andere Mädchen standen dort herum, aber von unseren beiden „Kellnerinnen in spe“ war weit und breit nichts zu sehen. „Wen könnte ich fragen?“ Ich kannte keinen ihrer Namen und war mir nicht sicher, ob ich mit meinen Fragen die Lage der Mädchen eventuell nur verschlechterte. Als ich mich noch unentschlossen von der Tür abwandte, folgte mir eine kleine Lehrlings-Kellnerin und flüsterte mir hastig zu, dass „unsere Freundinnen“ bereits nach Hause geschickt worden seien und gegangen wären. Es hätte großen Klamauk und Ärger gegeben. Ich wollte noch etwas fragen, aber plötzlich war die Kleine wie vom Erdboden verschluckt verschwunden. Willi hatte inzwischen alles bezahlt und wartete rauchend auf meine Rückkehr. Schnell trank ich mein Glas aus und drängte zum Aufbruch. Auf Willi's fragenden Blick sagte ich kurz: „Ich erzähl dir alles unterwegs. Jetzt erst einmal schnell hier raus und die Augen offen gehalten, vielleicht stehen die Mädels in der Nähe des Ausgangs.“

Im Hinausgehen nickte uns die Lehrausbildlerin freundlich lächelnd zu. Ich glaubte, in ihrer Miene eine gewisse Erleichterung zu erkennen. Vor der Tür des Lokals ließ sich kein Mensch sehen. In der nebligen Dämmerung verbreiteten die Straßenlaternen nur fahles Licht und der Schneeregen erschwerte die Sicht ohnehin. „Wo sind denn die beiden Mäuschen, hast du sie denn noch gesprochen?“, wettete Willi ungeduldig.

„Sie kommen ins KASKADE“, log ich und beschleunigte meinen Schritt. Ich hatte keine Lust, noch einmal Willi's Schimpfkanonade anhören zu müssen. Es würde sich schon eine Gelegenheit ergeben, ihn aufzuklären und für mich eine plausible Ausrede zu finden. Das Wetter war wirklich hundsmiserabel und wir marschierten mit langen Schritten und kurzen Pausen auf nassglänzenden Gehwegen zum KASKADE. Vor dem Eingang des mehrstöckigen Gebäudes parkten einige Taxen und in den Eingangs- und Schaufensternischen standen rauchend ein paar Damen, denen man ansah, welchem Gewerbe sie zu dieser Stunde nachgingen. Wir wurden auch sofort angesprochen, als wir in den Lichtschein der Eingangsbeleuchtung traten. Natürlich winkten wir dankend ab, denn immerhin könnte es ja möglich sein, dass unsere beiden Kellnerlehrlinge trotz meiner berechtigten Zweifel uns in dieser Vergnügungsstätte erwarteten.

Ich habe sie nie wieder gesehen – und das war gut so.

Männerträume werden wahr

Endlich wieder Landnähe, nach Tagen der Überfahrt künden die ersten Vögel Festland an. Der Geruch des Meeres vermischt sich mit anderen, die von Land auf die See getragen werden. Seltsam, jede Ecke der Welt hat ihren eigenen markanten Geruch, Indien riecht anders als die Karibik, Malaysia unterscheidet sich von Indonesien. Nur wer jahrelang die für uns sonst fremden Gebiete befahren hat, dem fallen die feinen Unterschiede auf.

Heute laufen wir Bangkok an, der Hafen befindet sich schon in Sichtweite. Pfeilschnell gleiten die typischen buntbemalten Langboote vorbei. An ihrem Heck dröhnt der Motor, der über eine lange Welle die Schraube antreibt. Als Wassertaxis oder Lastenboote fahren sie den Fluss rauf, runter, von einer Uferseite auf die andere und zurück. Dichtes Menschengewimmel auf dem Wasser, Lastkähne ohne Motor mit einem Segel oder nur durch Ruderkraft angetrieben. Kleinere Marktboote, beladen mit Obst und Gemüse, Korbwaren, geflochtenen Matten werden von Frauen gerudert, die laut ihre Erzeugnisse anpreisen. Dazwischen Boote mit einem Angebot diverser Getränke wie Limonaden, Kaffee, Tee warm oder gekühlt mit zerstoßenem Eis. Das große Schiff inmitten dieses Gewusels. Ein Markttag auf dem Wasser, Verkäufer und Käufer schwimmen um das Schiff, ohne Furcht vor einer Kollision. Gewohnter Alltag für Lotsen und Brückenwache, die davon unbeeindruckt das Hafenbecken ansteuern.

Am Ufer die Wats, reich verzierte Tempelanlagen mit den geschwungenen Türmen. Vergoldete Pagoden mit riesigen Buddhas, Mönche in gelborange-farbenen Gewändern leuchten aus den Menschenmassen heraus, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder laut hupenden Motor-Rikschas, Tut-Tut genannt, unterwegs sind.

Der Fluss verzweigt sich in Kanäle, sogenannte Klongs. Bewohnte Wasserstädte und -dörfer mit unzähligen Booten, die als Wohnung, Werkstatt, Lager, Stall und für den Transport Verwendung finden. Hier spielt sich alles auf dem Wasser ab, von der Geburt bis zum Tod. Meist sind es Großfamilien auf einem Boot, oftmals mit Federvieh im selben Raum. An der einen Seite wird das kleine oder große Geschäft – Blickschutz mit einem Vorhang oder Verschlag – gleich über Bord verrichtet. Fünf Meter weiter putzt sich der Nachbar mit demselben Wasser die Zähne mit einem ausgefransten Hölzchen als Bürste. Als Zahnpasta findet kalte Asche vom Herdfeuer Verwendung.



Tempel am Fluss Chao Phraya auf dem Weg nach Bangkok



Der Frachter hat jetzt fast die Pier erreicht, Schlepper haben die Leinen übernommen, stoppen nach und nach mit ab. Ein fertig beladenes, zum Auslaufen bereitest Schiff macht seinen Liegeplatz für den Neuankömmling frei. Vom Achterschiff des zum Ablegen bereiten Schiffes klettert eine Gruppe junger Frauen eine Knüppelleiter herab, springt auf ein winziges, heftig schaukelndes Boot. Sie setzen zu

dem neu ankommenden Schiff über, um fix an einer dort heruntergelassenen Knüppelleiter empor zu klettern. Schnell geht das, wie ein eingeübtes Ritual, allen schon bekannt. Wer Bedenken hegt, wie zum Beispiel die Bordwache, die sonst in jedem Hafen genauestens Bordbesuche im Bordbuch ein- und beim Verlassen des Schiffes austrägt, schaut geflissentlich weg.

Die Gruppe junger Damen wird schon sehnsüchtig vom Großteil der Besatzung erwartet, ein Highlight jeder Reise. Jeder Mann an Bord freut sich auf die kommende Woche, die geplante Liegezeit. Doch zunächst läuft alles normal im alltäglichen gewohnten Arbeitsablauf, wie in jedem anderen Hafen. Festmachen, Behördenfreigabe mit Prüfung der Stammrolle der Besatzung. Zollkontrolle, die je nach Umfang der Geschenke in Form von Spirituosen und Zigaretten an die Zöllner schnell erledigt wird oder ewig dauert, falls die Präsente für zu gering bewertet werden. Wie fast überall üblich, in einigen Häfen in Europa ebenso, helfen diese Geschenke die Durchlaufzeiten der Schiffe zu beschleunigen. Die Hafenbehörden erscheinen mit flachen, oft zusammengefalteten Taschen an Bord. Beim Verlassen sind diese dann meist prall gefüllt. Deren Inhalt wird als zweites Gehalt angesehen, landet in einer der Hafenbars oder anderen spezialisierten Lokalen.

Solange die Behörden an Bord weilen, ist die Gruppe junger, gutaussehender Damen unsichtbar. Sie sitzen in einem Nebengang bei der Kombüse, könnten jederzeit wieder schnell von Bord, so wie sie gekommen sind. Das Boot wartet am Achterschiff, die Knüppelleiter hängt immer außenbords. Doch dann endlich ist das Schiff von den Behörden freigegeben. Wie in anderen Häfen kommt eine entsprechende Durchsage über die Bordlautsprecher. Jeder an Bord, der Freiwoche hat, die Lust dazu verspürt, kann an Land, Besuch empfangen oder einen Bekannten auf einem anderen Schiff überraschen. Die Ladetätigkeit wird erst am Abend oder nächsten Morgen mit der Frühschicht einsetzen. Zeit für den Großteil der Crew, die Kam-



mern aufzusuchen, den Feierabend einzuleiten. Kaum haben die Frauen die Freigabe vernommen, setzt eine lebhafte, von fröhlichem Lachen begleitete Emsigkeit an Bord ein. Wie das Summen eines Bienenschwarms breitet sich die Fröhlichkeit der Liebesdienerinnen von Deck zu Deck, von oben nach unten aus. Wie im Vorfeld abgesprochen, sind die Bewohner der Kammern zu Hause. Eifriges Handeln, Feilschen

setzt ein, aber in fröhlicher, lockerer Stimmung, wie in Vorfreude auf Weihnachten. Wer sich schnell entscheidet, bekommt die Frau seiner Wahl. Es werden alte Bekanntschaften aufgefrischt; man kennt sich ja schon von früheren Reisen. Alles wirkt familiär, vom Kapitän bis zum Moses sind alle eine große Familie.

Mit dem kleinen Unterschied, dass die Damen beim Kapitän anfangen, sich vorzustellen. Er hat die Wahl, bekommt die schönste Frau. Danach die anderen Offiziere, immer der Reihe nach, E-Mix, Kühl-Ing., die Maschinisten und Matrosen. Später im Unterdeck, die Mädchen sind fast aufgeteilt, wird es für alle Willigen nicht mehr reichen. Was macht das schon, dann wird eben geteilt. Erst du und dann du, wir haben ja eine Woche Zeit, und wenn zwischendurch getauscht, gewechselt wird, ist das doch aufregend, Spannung pur. Welch eine geile Zeit! Die Bordstewardessen, sonst heiß begehrt, je länger die Reise umso höher das Ansehen, sind jetzt und hier abgemeldet. Wer nicht zum Zuge kommt, fährt mit einer Rikscha an Land, dort ist die Auswahl riesig, nur nicht so bequem wie in der eigenen Kojе. Nebensache. Morgen, spätestens mit Auslaufen eines der anderen Schiffe am kommenden Tag, schauen neue Ladys an Bord vorbei, jung, optimal gebaut, bestens gelaunt, um ihre Dienste anzubieten.

Über dem gesamten Schiff liegt eine Stimmung der Freude, Beschwingtheit, Lieblichkeit, heute ist ein Feiertag. Über die Bordlautsprecher ertönt die eindringliche Stimme des Zweiten Nautikers, des Docs an Bord: „In fünf Minuten Pariser-Ausgabe im Hospital, schützt euch vor unliebsamen Mitbringseln nach Hause, denkt an eure Gesundheit.“ Aber er spricht gegen eine Wand, kaum einer hört zu.

Jetzt und hier ist Feiertag, eine Feierwoche fast ohne Regeln, ab sofort Party, Tag und Nacht. In einer Woche ist der Spaß wieder vorbei.

Beim Abendbrot sind die Frischbeweibten auf Zeit emsig beim Schnittchen schmieren. Die Zimmerdamen bleiben die Liegezeit an Bord, Liebe macht hungrig. Über den ersten Stunden des Abends liegt eine seltsame Ruhe, alle Gänge leer, nur wer zur Hafenwache eingeteilt ist, macht seinen Job wie eh und je. Heute vergeht die Zeit so unendlich zäh, das häufige Auf-die-Uhr-Schauen verlängert eher das Gefühl. Die Zeit vergeht so langsam, bleibt fast stehen. Wenn dann nach acht endlosen Stunden die Hafenwache an der Gangway, in der Ladeluke, auf der Brücke oder in der Maschine beendet ist, werden wahre Energien geweckt. Ein Ruck geht durch das gesamte Schiff, die Fiebernden sind wie der Blitz in ihren Kammern



verschwunden. Genauso handhaben es die in den üblichen Schiffsbetrieb eingebundenen Crewmitglieder. Der normale Bordablauf wird aufrechterhalten. Ansonsten Freizeit nehmen wo nur möglich, um an Bord oder an Land dem Rausch der Jugend, der Triebe, den Verlockungen bereitwilliger, zärtlicher, sich selbst an der Lust betörender Weiblichkeit zu verfallen. Anders als zu Hause haben hier die Mädchen Gefallen an ihrer Berufung, sind privilegiert, anerkannt in den Clans, Haupternährer der Großfamilie. So stellt es sich dem Betrachter dar. Dies zeigen sie durch ihre Fröhlichkeit und Ausgelassenheit, sind dankbar zu liebevollen Partnern, die etwas Zeit für sie haben. Zarte Liebesbande entstehen während einer Hafenwoche. Der Abschied dann für manche hart, Tränen fließen sogar dann und wann. Doch daran denkt jetzt noch keiner.

Ab Mitternacht wird es dann schon mal lauter, die Party nimmt Fahrt auf. Oftmals unter Beteiligung mehrerer Parteien, Tausch der Partner, Alkohol macht nicht nur die Zunge frei. Die Damen wechseln mal von einer Kammer in eine andere, vom oberen Deck nach unten und umgedreht.

Am nächsten Morgen berichten die Landgänger von einem grausigen Fund unweit des Hafens, im Dschungel vor den Klongs. Zwei britische Seeleute wurden mit zerschnittenen Kehlen im Gebüsch gefunden. Sie hatten bis in den frühen Morgen in einer Bar gezecht, gefeiert, gehurt. Sturzbetrunken wurden sie durch Zuhälter für ein weiteres Schäferstündchen überredet. Danach mit einer Fahrradrickscha Richtung Hafen, dort nie angekommen. Die grausigen Ereignisse trüben die Freunde an Bord nicht. Leichtsinnige „Limeys“. C'est la vie. Der anfangs ausgehandelte Pauschalpreis für die Ladys an Bord beinhaltet Liebesdienste aller Art, freie Unterkunft und Verpflegung. Ist der Hausherr auf Arbeit packen die Mädchen mit an, putzen die Kammer, kümmern sich um die Wäsche. Ein wahrer Traum. So ähnlich ist es doch den Männern der BOUNTY, den Meuterern um Fletcher Christian, ergangen, oder?

Wenn es am schönsten ist ... Die Woche verging wie im Fluge, die Schlepper liegen längsseits, die Hauptmaschine wird angelassen. Beim Frühstück Katerstimmung, die ersten Mädchen haben schon früh über die Gangway das Schiff verlassen. Die Gruppe Frauen, welche über das Achterschiff gekommen war, verlässt es wieder auf diese Weise und setzt zum nächsten wartenden Frachter mit dem kleinen Boot über. Mit fröhlichem Gelächter erklimmen sie die Knüppelleiter des neuen Schiffes, in freudige Erwartung auf eine herrliche Zeit.

Für die auslaufende, ablegende Besatzung beginnt der Alltag wieder, traurig schauen sie zum Nachbarschiff hinüber, doch niemand schaut zurück. Aufkommende Wehmut für die einen, Vorfreude für einen baldigen, nicht fernen zukünftigen Halt auf einer der nächsten Reisen für die anderen.

In den kommenden Tagen hat der Doc, der Zweite Nautiker, alle Hände voll zu tun, ein wahrer Nebenjob. Vor dem kleinen Hospital stehen jetzt seine Patienten Schlange, um sich regelmäßig ihre Penicillinspritze abzuholen. Immer mit der Hoffnung im Hinterkopf, bis nach Hause geheilt kein schwerwiegendes Souvenir aus Thailand mitzubringen. Ein sich immer wiederholendes Ritual auf den Reisen mit Halt in Thailand und in anderen Häfen der Liebe auf dieser Welt.

Landgang in Montevideo

Das Motorschiff FRIEDEN lag vom 13. bis 15. Dezember 1969 in Montevideo. Landgang gehörte quasi zur Pflicht. Der Seemann wollte sich die Hauptstadt der „Schweiz Südamerikas“ persönlich anschauen, von der er schon mal etwas gehört hatte. Die Architektur entsprach noch immer diesen Vorstellungen. Nur – von der „Schweiz“ war nicht mehr viel übrig geblieben. Der Eindruck bestätigte die Erfahrungen aus allen südamerikanischen Häfen.

Wirtschaftlicher Niedergang, Korruption und die üblichen Begleiterscheinungen. Auf dem Rückweg am Abend landeten wir in einer Bierbar ganz in der Nähe des Hafentors. Wie sich herausstellte, gehörte die einem älteren Dänen. Der sollte in jungen Jahren zum Militär. Er hat sich davor gedrückt und heuerte stattdessen auf einem Walfänger an. In Montevideo ist er ausgestiegen und sesshaft geworden. Wir kamen miteinander ins Gespräch, und ich erkundigte mich auch, was er heute von dem Prädikat „Schweiz“ halte, durch das seine neue Heimat in der Welt bekannt sei. Doch, das habe er in den ersten Jahren als Kellner noch erlebt. Ein Trinkgeld von einem Peso, übrigens damals von Japanern, bedeutete schon eine stattliche Zuwendung. 1969 handelte es sich bei dieser Summe nur noch um Spielgeld. Auch mit den anwesenden Damen, die der Unterhaltung des Seemanns dienen sollten, wurde Konversation gepflegt. Es war ein schöner Tag gewesen und es wurde ein sehr unterhaltsamer Abend.

Das Schiff lief auf der nächsten Reise wieder in gleicher Relation und lag vom 17. bis 27. April 1970 in Montevideo. Also wieder in die Stadt und natürlich beim Dänen vorbeigeschaut. Er



Der Hafen von Montevideo



Der Monte Video

freute sich, bekannte Gesichter zu sehen. Den Damen ging es ebenso. Es herrschte gleich eine vertraute Atmosphäre. Zwei Tage später besuchte uns der Däne an Bord und probierte dabei unser Hafenbräu. Er staunte nicht schlecht, als er nach drei Flaschen Wirkung verspürte. Das Bier, welches er verkaufte, konnte lediglich als besserer Durstlöscher und Nierenspüler dienen. Während einer längeren Liegezeit wie dieser ging Hein Seemann verständlicherweise nicht jeden Tag

an Land. Dafür haperte es schon am nötigen Kleingeld. Wir saßen auch mal an Bord zusammen. Solch ein Event fand an einem der Tage beim Chief Mate statt. Üblicherweise bekam ich in der Funktion als Funkoffizier auch außerhalb der Tagesarbeitszeit und mitunter sogar während eines Umtrunks dienstlich zu tun. Es stand der Blindfunk an, die Telegrammsendungen von Rügen Radio für im Hafen liegende Schiffe. Also blieb mir nichts anderes übrig, als mich aus der Runde in den Funkraum zu verabschieden. Dort stellte ich den Empfänger lauter und hörte mit. In der Kammer nebenan wurde sich schnell umgezogen. Im Vorspann der Blindfunksendung wurden für die FRIEDEN keine Telegramme angekündigt. Also losgestürmt an Land, rein zum Dänen und die zwei anwesenden Damen mit Überredungskunst losgeeist. Nach zwanzig Minuten traf ich mit dieser Begleitung an Bord ein. Die Tür zur Kammer des Chief Mates auf und die beiden Damen hineingeschoben. Sofort setzte ein großes Hallo ein.

Auch dieser Abend entwickelte sich zu einer bleibenden Erinnerung. Tage später begleitete mich Mirtha, eine der Ladys aus der Bar, sogar bei einem Stadtrundgang. Auf diese Art und Weise mit freundschaftlichen Beziehungen zur einheimischen Bevölkerung bekam ein Seemann Dinge zu sehen, die er üblicherweise kaum von sich aus entdeckte oder erklärt bekam. So ging die Seefahrt bei der Deutschen Seereederei auch, bis verkalkte Gehirne quer durch alle Entscheidungsebenen sich einfallen ließen, dass es so mit der Disziplin und Ordnung nicht mehr weiter gehen könne. Die Herrschaften kamen sich dabei obendrein noch sehr klug und weise vor.

Mich hat es nie wieder nach Monte verschlagen. Auf dem La Plata fuhr ich noch mehrere Male daran vorbei. Erinnerungen wurden wach und innerlich reichlich gepflegt. Für längere Liegezeiten war dann später nirgendwo mehr Zeit, es wurde durch die Häfen gehetzt. Geld machen für die neuen Kaufleute aus Hamburg hieß die Devise.



Mirtha

Ein amouröses Abenteuer

Wir schwammen auf der FRITZ REUTER gen Kuba. Auch dieses Mal wurden wir als x-tes Schiff Teilnehmer im Wartekreis der vollgestopften Reede. Letzte Arbeiten in den Laderäumen, letzte Kontrollen aller Einrichtungen, dann waren wir „ready for action“. Unsere Wartezeit hielt sich in Grenzen, keine zehn Tage und wir lagen an einer der Fingerpiers zum Laden. Schließlich mussten die Früchte dann abgefahren werden, wenn sie gepflückt und verpackt waren.

Ich war in den Tagestörn gewechselt, wurde die rechte Hand des Bootsmannes, sozusagen ein kleiner Kabelgeist, der sich um Farben, Pinsel, Rosthämmer und Luftschläuche zu kümmern hatte. Dafür stand ich gerne eine Stunde früher auf, um zum Dienstbeginn für die Deckshansels alles bereit zu haben.

Abends zog es uns fast täglich an Land. Erst um acht Uhr am nächsten Morgen mussten der Bootsmann und ich wieder an Bord sein, das Privileg der Tagestörner. Irgendwie, ziemlich schnell, lachte sich jeder von uns eine kubanische Braut an. Sicherlich gehörten sie nicht zu den professionellen Nutten, aber ebenso sicher waren sie in der entsprechenden Grauzone schon länger, amateurhaft, aber durchaus erfahren unterwegs. Anixia, ein rabenschwarzes junges Mädchen, zierlich und des Englischen hinreichend mächtig, wurde für die nächsten vierzehn Tage, pardon, ich sollte besser Nächte sagen, meine Partnerin.

Die Zollbestimmungen waren in den vorangegangenen Jahren keinesfalls lockerer geworden. Immer noch musste sich der Landgänger beim Verlassen des Hafens fast nackig machen, immer noch wurden Kamm, Feuerzeug, Kugelschreiber und Geld notiert und beim Zurückkommen wieder kontrolliert. All das machte die ganze Sache für Heini Seemann nicht einfacher. Denn von irgendetwas musste er schließlich all die Drinks und dergleichen mehr bezahlen. Wie gut traf es sich doch in diesem Falle, dass wir die beiden Schönen trafen und aneinander Gefallen fanden! Klar, wir haben wieder geschmuggelt, wie verrückt sogar. In solchen Situationen befand sich die Ratio sonstwo, nur nicht im Kopf. Ich trug so manches Mal zwei Hemden übereinander und schwitzte wie eine Sau. Bis zum Capitol musste man das aushalten. Dort konnte man sich in einer der vielen dunklen Ecken gefahrlos ausziehen und hatte schnell ein Hemd zum Tauschen zur Hand, das Unterhemd gerne gleichfalls, auch die gingen gut. Ebenso opferte ich alle meine Gürtel.

Mit den Tagen läpperten sich mehr Peso zusammen, als wir mit unseren Miezen verspeisen und vertrinken konnten. Es wurde nun für uns zunehmend kritisch, diese Menge Geld, deren Herkunft ja nicht erklärt werden konnte, wieder an Bord zurückzubringen. Bekanntlich wurde mitunter auch bei der Rückkehr am Tor scharf kontrolliert. Manche versteckten ihre Barschaft in der Nähe zum Tor irgendwo in einem Gebüsch, unter einem Stein oder einer losen Gehwegplatte. Nicht wir! Die Mädchen waren auch in dieser Hinsicht durchaus Profis, sie kannten das Los der Seeleute. Sie versprachen, am nächsten Abend wieder auf uns zu warten und das Geld mitzubringen, was wir ihnen am ersten späten Abend auf Vertrauen in die Hand drückten. Auch der Bootsmann vertrat die Meinung, dass das eine riskante Sache sei, vielleicht alles weg sein könnte und wir die Ladys nie wiedersähen. Wir hatten beide falsch gedacht.

Nach getaner Arbeit standen wir am nächsten Abend wieder am Tor und hielten Ausschau. In der Tat, sie warteten auf uns. Wie verabredet. Manno! Und nachdem wir uns begrüßt hatten, hielt mir Anixia auch schon das Geld vom Vorabend hin. Wow! Das klappte ja bestens! So brauchten wir uns nur Gedanken zu machen, wie wir denn all das Tschinscher-Zeugs sicher aus dem Hafen am Zoll vorbei schaffen könnten, nicht, wie man den Erlös am dümmsten

wieder mit reinbekam, nur um ihn am nächsten Tag wieder durch den Zoll rausschmuggeln zu müssen. Das Risiko wurde halbiert.

Allen bekannt, wurde Kaugummi fast wie eine Währung akzeptiert. Überall liefen uns die Kinder bettelnd hinterher, riefen „Chicles“ und hielten die Hände auf. Wer das wusste, der rüstete sich rechtzeitig schon zu Hause mit den miesen Plombenziehern aus dem Thüringischen namens „Gothaer“ aus und verscherbelte sie hier. Es handelte sich nicht um echten Kaugummi, sah aber aus wie solcher. Vielleicht hatten auch die Rezepturen etwas gelitten, das Zeug wurde nach längerem Kaugenuss immer nur härter und schmeckte schnell nach nichts. Allerdings hatte ich nicht so weit vorausgedacht und stand mehr oder weniger mit leeren Händen da, abgesehen von den paar Hemden, Gürtel und Kugelschreiber. Ich kaufte mir also bei der Obermieze ein Paket „Wrigly's Spearmint“ und baute mir einen „Gürtel“ aus den einzelnen kleinen Fünferpacks, den ich um den Bauch auf der nackten Haut unter dem Unterhemd trug. Dazu fädelt ich die Päckchen à fünf Streifen mittels Nadel und starkem Sternzwirn säuberlich auf, machte dieses sicherheitshalber zweimal, so dass dieser „Gürtel“ den leichten Charakter eines Patronengurtes annahm. Damit ging ich durch den Zoll und konnte wenig später, im Schatten des Capitols sozusagen, diese Kaustückchen gegen Peso tauschen. Ich glaube, man bekam für den einzelnen Kaugummistreifen einen Peso. Das bedeutete umgerechnet einen halben Liter Bier oder auch einen Mojito, sofern gewünscht. Rum extra war in den Kneipen nahezu umsonst zu haben, denn wenn's irgendwas wirklich reichlich gab, dann Rum. Also mal durchgerechnet: Fünf Streifen pro Päckchen mal vierundzwanzig pro Karton ist gleich Peso wieviel? Genau: Hundertzwanzig Peso National.

Nun tickten die Kubaner in jener Zeit noch so, dass sie bei allem Hass und aller Liebe zum Klassenfeind den Gegenwert eines Pesos mit dem des US-Dollars gleichsetzten. Ich war also ziemlich reich geworden mit diesem Tausch, denn der Dollar stand zu der Zeit ungefähr um die Zweikommadreißig zur Mark. Eine unglaubliche Rendite von fast zweitausend Prozent – auf dem Papier. Denn real kamen wir damit nur ein paar Tage hin.

Immer, wenn wir abends mit den Mädchen loszogen, gingen wir in irgendeinen Schuppen, wo's was aufs Ohr gab. Musik und immer live. Keine Jukebox, auch wenn solche Kisten in vielen Kneipen noch aus vergessenen Batistazeiten rumstanden. Es wurde richtig musiziert mit Trompete, Gitarre, Zerrwanst und Posaune, Bongos und Drums. Original kubanisch und unverfälscht. Zu der Zeit kannte die Welt den Buena Vista Social Club noch nicht. Für unsere Ohren klang das alles nach purer Exotik und einmalig schön, egal wie laut und egal wo in der Stadt. Die Mädchen nahmen uns irgendwohin mit und wir zahlten die Getränke, gelegentlich auch mal eine Kleinigkeit zum Essen. Nie nahmen die Mädchen Geld für sich. Nein, es handelte sich auch nicht um Liebe, eher um eine Zweckgemeinschaft, die sich so ergab. Wir hatten einen Menschen an der Seite, der warm und einfühlsam auf unsere Wünsche einging, dessen Küsse erfrischend anders schmeckten, als man das in Erinnerung hatte und die allein durch die Hautfarbe und wegen ihres Temperaments so völlig anders waren. Das Abenteuer lockte uns, ganz klar. Viel kommunizieren konnten wir gar nicht. Meist unterhielten sich die Mädchen und wir Kerls nur untereinander. Endete der Kneipenabend dann endlich, weil wir müde wurden oder die Kneipen schlossen, ging es konspirativ weiter. Die höchst mangelhafte Kommunikation ließ einen besseren Kenntnisstand und eine mentale Vorbereitung nicht zu. Das war ein wenig wie Blindflug und Ausgeliefertsein, bar jeglichen Sicherheitsdenkens.

Als es das erste Mal passierte, dachte ich mir, dass ich nun doch wohl völlig bescheuert wäre, auch nur einen Schritt weiter zu gehen. Oft genug hatte man von diesen Storys gehört, dass Landgänger mit einem leeren Zementsack bekleidet an Bord zurückgeschlichen kamen, grün und blau vermöbelt und ausgeraubt. So etwas, dessen war ich mir bewusst, konnte mir hier auch jederzeit passieren. Deshalb blieb ich argwöhnisch und traute keinem, nicht mal Anixia.

Verdammte Kiste! Wir beide hatten uns vom anderen Pärchen getrennt, meine Holde lief zielstrebig zu einer Bushaltestelle und ließ mich wissen ... Nein, eher war's so, dass ich ahnte, was sie mir sagen wollte. Ich solle auch in den Bus einsteigen, in den sie einstieg. Aber, so die weitere Deutung ihrer Anweisung, wir dürften nicht zeigen, zusammenzugehören, sondern mit Sichtkontakt getrennt voneinander sitzen. Ich solle sie beobachten, und wenn sie ausstieg, sollte ich ebenfalls aussteigen. Mit meinem in die Hose gerutschten Hirnschmalz tat ich, wie es der Sache dienlich war und stieg hinten ein, als sie vorn einstieg. Der Bus fuhr los. Und fuhr. Und fuhr immer noch. Er fuhr sehr lange. Längst befanden wir uns an der Peripherie der Stadt, immer weniger Häuser säumten die Straße, unterbrochen von vielen dunklen Ecken. Wohin, zum Geier, ging diese Tour? Kaum, dass mehr als die Hälfte der Sitze in dem ollen „Pegaso“-Bus noch besetzt waren. Ich äugte zu ihr, sie verzog keine Miene. Draußen huschten vereinzelt schwache Straßenlaternenlämpchen vorbei. Der Bus hielt wieder, zischend öffneten sich die Türen. Sie war bereits aufgestanden und stieg gerade aus, schnell sprang auch ich aus dem Bus, der gleich wieder anfuhr.

Tiefe Stille um uns herum. Aber nur, um mit dem Zikadenkonzert umso lauter loszulegen, nachdem deren Schrecksekunde bei der geräuschvollen Anfahrt des Busses vorbei war und die Tiere der Nacht ihr Geschäft wieder aufnahmen. Wo, zum Teufel, befanden wir uns hier? Keine Lampe brannte, nur schwer gewöhnten sich die Augen an die schwarze Umgebung, mehr ahnend als sehend nahm ich Büsche und Palmen wahr, die irgendwo voraus leise raschelten. Es war wirklich stockdunkel, ein Blick zur schummrigen Kimm bestätigte, dass Havanna weit im Osten lag. Junge, Junge, wenn das hier schief ging, dann würde es aber mal richtig schief gehen! Das schien ja wohl klar zu sein.

Sie nahm mich an die Hand und zog mich hinter sich her. Offensichtlich kannte sie den Weg gut, den ich kaum sah. Endlich ein Licht in weiter Ferne – oder ein schwaches Licht auf kurzer Distanz, auf das wir zuliefen. Ich spürte nun auch Beton oder Asphalt unter den Füßen. Dort gab es also Zivilisation, welcher Art auch immer. Nun gesellten sich weitere Lichter zum ersten, eigenartig niedrig angebrachte. Doch keine Straßenlaternen? Was war das denn? Komisch, dass diese Lichtlein unter einer Art Pilz hingen, keine anderthalb Meter in der Höhe. Erst konnte ich mir keinen Reim drauf machen, dann erkannte ich jedoch, dass unter jeder der schirmähnlichen Konstruktionen neben einer Leuchte ein Telefon hing. Wir hielten vor solch einem Pilz, sie nahm sich den Hörer und sprach mit jemandem. Darauf gingen wir in Richtung eines, ja, nun erkannte ich es auch, Hauses. Dessen Langseite war komplett mit offenen Garagen versehen worden, eher Carports, die voneinander durch massive Wände getrennt waren. Die Straße endete sozusagen unter dem Haus, wo sie sich in sechs torlose Garagenabteile auffächerte, die das Haus unterkellerten. Ebenso behände lief sie nun auf eine der Garagen zu und dort drinnen eine Treppe hinauf. Ich folgte ihr wie in Trance. Was war das hier? Wo würde man mich kalt machen? Wie würde ich zurückkommen? Würde ich überhaupt noch laufen können?

Sie öffnete eine Tür, schaltete das Licht an und ich kriegte das Staunen nicht mehr aus dem Kopf. So ein Ambiente hätte ich nie erwartet! Was zum Henker war dies? Ein Hotel, eine Absteige? Wer wohnte hier? Nein, dafür sah es viel zu unpersönlich aus. Niemand wohnte dort, jedenfalls nicht für länger. Es handelte sich um ein Stundenhotel. Eines der besseren Kategorie offenbar, denn hier war alles gefliest. Und sah sehr neu aus. Selbst das breite Bett stand auf einem gefliesten Sockel. Sicher doch, mit Matratzen und auch sonst wie ein richtiges Bett. Eine geräumige Dusche, Waschbecken, Toilette und Boudoir, Schminkspiegel, Telefon, Tisch und zwei Stühle vervollkommeten das Interieur. Auch der Fußboden glänzte komplett gefliest. Die Aircondition summte leise vor sich hin, es herrschte eine angenehme Kühle. Zwei Türen wies der Raum auf, eine, durch die wir von der unter diesem Zimmer befindlichen Garage hochgekommen waren und eine mit einer mittig der Tür befindlichen

Klappe. Sie bestellte uns telefonisch einen Snack von der Karte und Getränke. Nach einer Weile klopfte es an der Tür. Sie öffnete diese Klappe und entnahm dem Fach das Bestellte. Nach dem Mitternachtssnack gingen auch hier schnell die Lichter aus und wir schliefen, na- ja, mehr oder weniger, bis das Telefon sehr früh klingelte. Weckzeit. Draußen begann es hell zu werden. Wieder klopfte es an der Tür, dem Fach wurde die Rechnung entnommen, die ich mit einem Trinkgeld beglich. Dann rief sie uns ein Taxi und keine halbe Stunde später brachte es uns nach Havanna zurück. Ein Stundenhotel – und was hatte ich für einen Schiss gehabt! Wie üblich trennten wir uns an einer bestimmten Stelle vor dem Hafen und verabredeten uns für den Abend. Auf die Art lernte ich einige dieser Hotels kennen. Keines davon in der Stadt, immer weit vor deren Toren. Natürlich gingen der Bootsmann und ich nicht jede Nacht aushäusig schlafen. Zwischendurch musste der Kavalier der Erholung wegen auch mal an Bord bleiben oder früher heimkehren.

So verging die Liegezeit sehr schnell und raubte uns nicht nur am Tag die Kräfte. Diese nächtlichen Aktionen waren nicht immer nur die pure Freude. Es gab auch Hotels ohne Aircon, wo man vor Wärme kaum ein Auge zumachen konnte.

Erst viel später machte ich mich darüber schlau, welcher Art diese Hotels sein könnten. Diese Stundenhotels wurden von Staats wegen offiziell geduldet, weil sich die Wohnungssituation in der gesamten Republik und besonders in den Städten dramatisch eng gestaltete. Junge Leute konnten sich nirgends zurückziehen, um sich auch intimer kennenzulernen. Um dem auf elegante Art abzuweichen, ohne den Moralkodex zu sehr zu verletzen, kamen Fidels Leute darauf, die ehemaligen Bordelle der Batistazeit stehen zu lassen und – wie ich nun selbst erfahren konnte – sogar neue zu bauen. Die Prostitution unterlag offiziell einem Verbot. Aus Freudenhäusern wurden „Begegnungsstätten“. Für Heini Seemann wirklich ein Segen, was man ganz ohne religiösen Aspekt so stehenlassen kann.

Der Tag des Abschieds kam. Der Bootsmann schien nicht richtig glücklich zu sein und mir ging's ähnlich, auch ich litt. Ein letztes Mal würden wir unsere Mädchen treffen, die uns nicht übers Ohr gehauen hatten, sondern immer pünktlich mit unserem Geld zur Stelle waren, die uns angenehme Stunden bereitet hatten und die wir mochten, auch wenn die sprachliche Verständigung schließlich wie ein zugesperrtes Schloss das große Handicap blieb. Irgend- eine Kleinigkeit, etwas Schönes wollten wir ihnen zum Abschied noch schenken. Wir belagerten die Obermieze, die uns aus der Transit- und Basarlast Schokolade und Seife verkaufte und schließlich aus den uns nicht zugänglichen Beständen der Stewardessen noch zwei Strumpfhosen abzwackte. Diese Geschenke schienen zum Abschied angemessen zu sein. Wir trafen uns ein allerletztes Mal, saßen beim Wein und aßen irgendwas mit Bohnen, Reis und Bananen und händigten unsere Präsente aus. Unsere letzten Pesos blieben wieder bei ihnen, ohne dass sie die zurückzugeben brauchten. Vorbei eine schöne, anstrengende und angenehme Hafenzeit, von der ich noch lange zehrte. Mit Tränen in den Augen, ja, soweit waren wir schon, umarmten wir uns ein letztes Mal, ein letztes geflüstertes Adios und ein letztes Winken, dann trotteten wir wieder an den Zöllnern vorbei durch den stinkenden Hafen zu unserem Blechhaus. Nie wieder haben wir uns gesehen. Gelebte Geschichte, mal eine mit guten Erinnerungen.

Landgang im Heimathafen

Hein Seemann wurde von Individuen männlichen Geschlechts an Land oft beneidet, weil nach einem alten Gerücht in jedem Hafenstädtchen ein Mädchen auf ihn warte. Wie gesagt, es handelt sich nur um ein Gerücht. Obwohl, ich kannte einen Kapitän, der in vielen Hafenstädten eine seiner Cousinen besuchte. Es konnte schon mal passieren, dass sein Schiff ohne ihn auslaufen musste. Er kam dann mit dem Lotsenboot nach.

Natürlich fehlte es nicht an zu allem bereiten Mädchen in den Häfen, die auf die Seelords warteten, um immer wieder von der Großzügigkeit und dem liebenswerten Wesen der Seeleute zu profitieren. Es handelte sich um ein Geben und Nehmen zum beiderseitigen Vorteil. Weil die harten Kerle sich nach einem langen Törn auf etwas Abwechslung an Land freuten, wurde schon tagelang vor dem Einlaufen beraten, welcher Kurs nach Festmachen zuerst eingeschlagen werden sollte. Die Auswahl der Stätten an Land wurde nicht zuletzt durch das Angebot an weiblichen Wesen und die zur Verfügung stehenden Barmittel beeinflusst. Lokaltäten wie Kneipen und Tanzlokale wurden gegeneinander abgewogen. Jede Hafenstadt hatte davon etwas zu bieten. Jeder Seemann machte dort seine eigenen Erfahrungen, die nicht immer ein gutes Ende nehmen mussten. Aber das gehörte zum harten Leben auf See und dem sich anschließenden Landgang dazu.

Darüber berichten möchte ich ab dem Beginn meiner Seefahrtszeit im April 1959. Eigentlich müsste ich bereits im Januar 1959 damit anfangen, denn zu dieser Zeit stellte ich mich nach meiner Bewerbung im Rostocker alten Wasserstraßenamt vor, dem damaligen Sitz der Verwaltung der DSR. Mein Bruder, der schon seit zwei Jahren als Funkoffizier auf einigen Dampfern gefahren war, befand sich just in Rostock und hat mich in das dortige Nachtleben eingeführt. Ganz unerfahren war ich nicht, hatte ich doch schon zwei Jahre ein Leben auf Montage in Berlin hinter mir. Die gastlichen Stätten in Rostock bedeuteten aber Neuland für mich.

Das erste und damals wohl auch bekannteste Lokal für den Aufbau zwischenmenschlicher Beziehungen, das ich in Rostock besuchte, hieß „Lindenhof“ in Gehlsdorf. Diese Lokalität ließ sich bequem mit der Straßenbahnlinie 4 erreichen. Nun ja, unter dem Namen „Lindenhof“ war sie kaum bekannt. Die Seelords aus aller Welt kannten diesen Ort unter einigen anderen Synonymen, wie zum Beispiel „Dicker Pisser“. Leuchtende Augen bekommen noch heute alle Seeleute, wenn einer dieser Namen fällt und Erinnerungen an die damaligen Geschehnisse ausgetauscht werden. Diesen „Dicken Ast“ gibt es nicht mehr. Heute stehen dort Wohnblöcke, deren Bewohner eigentlich Alpträume verschiedenster Art haben müssten durch den Geist, der noch durch diese Gefilde wabert. Hier trafen sich nicht nur tanzlustige Hafenstädter, sondern auch Marineros aus allen Lagern. Ehrliche Seeleute, Fischer, Hafenlummel und vor allem auch die „Blauen Jungs“ der Volksmarine. Die gaben sich oft als die „größten Seeleute“ aus, blau waren sie fast immer, streitlustig natürlich auch.

Der geneigte Leser muss sich einen großen Saal mit einer Bühne vorstellen, auf der immer eine Kapelle spielte. Im Saal stand an einer Seite eine Schießbude, wie sie auf Jahrmärkten zu finden ist. Dort begannen meistens die „Wettkämpfe“. Die Kapelle verspürte immer großen Durst und spielte dann das schöne Lied „Aladin, gieß noch einen auf die Lampe!“. Das Zeichen, eine neue Lage Bier auf die Bühne zu bringen. In dieser Beziehung zeigten die Jungs schon immer ihre Großzügigkeit. Wenn es aber um die „Damens“ ging, sah die Sache anders aus. Dann wurde schon mal kräftig zugelangt. Später vertrug man sich aber wieder und goss noch einen gemeinsam auf die Lampe. In guter Erinnerung ist mir auch noch das untere Deck mit den Toilettenanlagen geblieben. Dort herrschte Hochwasserlage mit schwimmenden Holzstegen.

Damals lernte ich noch das „Kaffeestübchen“ oder auch den „Schuster“ kennen, die kleinere Version des „Lindenhofes“. Hier wurde allerdings nicht zwischen Seeleuten gestritten, weil das Publikum mehr aus zivilen Gästen bestand. Mädchen fehlten aber auch hier nicht. Aus der Nachbarschaft wäre noch die „Trotzenburg“ am Zoo zu nennen. Hier wurde schon am Nachmittag zum berühmten Tanztee aufgespielt.

Später, als ich schon zur seefahrenden Gilde gehörte und einige Meilen um die Welt gefahren war, wurden auch andere Rostocker Lokale angesteuert. Um ein gutes Bier zu trinken und Freunde zu treffen war das „National“ – das allbekannte „Nazi“ – in der Langen Straße, gleich neben der Reedereiverwaltung, die erste Adresse. An langen glatten Holztischen saßen auf derben Holzstühlen immer einige Seeleute, die Durst verspürten. Die rustikale Einrichtung entsprach so richtig dem Geschmack der rededreudigen Fahrensleute. Das wussten natürlich auch die Damen der Heuerabteilung unserer Reederei. Schnell tauchten dann mal Frau Teufel oder Frau Reiter im Lokal auf und suchten nach einem oder mehreren Matrosen, Heizern oder auch anderem benötigten Personal. So befand sich mancher von ihnen fixer wieder auf einem Dampfer, als er gedacht hatte.

Großer Beliebtheit erfreuten sich auch die „Storchenbar“ oder das „Schmale Handtuch“, im Original „Boulevard-Bar“ genannt. Hier kam der Gast ohne Krawatte am Türsteher nicht vorbei. Hein Seemann hatte aber immer eine Schachtel Marlboro oder HB in der Tasche stecken, um solche kleinen Probleme zu lösen. Genauso ging es vonstatten in der „Ulmenbar“, dem „Trocadero“ und der „Newa Bar“. Später kannte ich hier die Klopfscheiben für das „Sesam öffne dich“. Es war immer vom Vorteil, wenn man den Türwächter mit Vornamen kannte, und kleine Geschenke erhielten die Freundschaft.

Mit solchen kleinen Mitbringseln, die auch maritimen Charakter tragen konnten, ließen sich auch Plätze in Lokalen ergattern, die ein Stammpublikum besaßen. Dazu gehörte auch die „Kogge“ in der Strandstraße. Entlang der alten Hafenanlagen existierten einige dieser originellen Lokalitäten, auch die „Tante Meier“, eine Kneipe mit vielen zutraulichen Mädchen. Leider wurde sie zu schnell geschlossen. Einige Stehbierkneipen mit nur wenigen Stehtischen, richtige Bierlokale, wie der „Alte Hafen“ oder „Zum Silo“ haben sich etwas länger gehalten. Zu den etwas unbekannten Lokalitäten zählten die „Metro Bar“ und das „Terrassencafe“. Aber auch hier war es schön! Zu den Besonderheiten im „M.A.U.“ gehörte eine Holzveranda, eine Art Galerie um die Tanzfläche herum. Auch hier die Stimmung immer garantiert. Noch viele andere Vergnügungsstätten lohnten einen Landgang. Nicht vergessen sei der „Internationale Seemannsclub“ in der Altstadt. Aus eigenem Erleben kann ich feststellen, dass ich leider nicht viel von den umsichtigen Betreuerinnen wahrgenommen habe, als ich dort eine Woche lang Quartier nehmen musste. Ich hatte vor Beginn meiner ersten Ostasienreise die berühmte Tropenspritze bekommen und danach mit Schüttelfrost und Fieber die Abende im Bett verbracht.

Wer in Warnemünde die Warnowwerft verlassen hatte, traf zuerst auf die Gaststätte „Jungmann“. Hier haben wir in den langen Werftfliegezeiten manche Mark gelassen. Einmal, es wurde die Verlobung eines Maschinenmannes mit seiner Liebsten gefeiert, mussten wir die Verlobungsringe als Pfand beim Wirt hinterlegen; unsere Kujambels haben für die Zeche nicht gereicht. Ein Stück weiter am Alten Strom, befand sich das Cafe „Herbst“. Ein Erlebnisort für Mollis, Fischer und Seeleute. Die Tanzfläche war sehr klein, sodass „Reibereien“ nicht ausblieben. Zu weiteren abendlichen Zielen zählten das Kurhaus und der „Teepott“. Beide verfügten über einen Saal und eine Kellerbar. Der Eintritt erfolgte auch hier wie überall nur mit der bekannten Währung. Zu einer beliebten Restauration gehörte auch das „Atlantic“ – mit tollen Aussichten in jeder Hinsicht. Und zu jedem Lokal ließe sich ganz gewiss eine besondere Geschichte erzählen.

Aber weiter nach Wismar. Hier handelte es sich um den Hafen, in dem die größeren Schiffe, zum Beispiel die Typ IV-Dampfer, bis zur Fertigstellung des Rostocker Überseehafens Ladung nahmen. Ich lag mit der ERFURT und der HALLE in Wismar, später weilte ich dort drei Jahre als Student an der Ingenieurschule. Genügend Zeit, um die wichtigsten Örtlichkeiten kennenzulernen. Am bekanntesten ist wohl auch hier die „Kogge“ gewesen. Anders als in Rostock besaß dieses schöne Lokal eine Tanzfläche, die, wie bei einem Boxring, dicke Tampen umrahmten. Das war vonnöten, um streitende Parteien auf dem Platz halten zu können.

Ein „Seemannsclub“ existierte auch. Hier wurden allerdings vorwiegend ausländische Seeleute „bedient“. Besonders zu den Zeiten, als die ägyptischen Schiffe STAR OF SUEZ und STAR OF ALEXANDRIA regelmäßig Wismar anliefen, brach in Wismar das internationale Leben aus und zwar derart, dass die deutsch-ägyptische Freundschaft nicht nur im Gaststättenumsatz Folgen zeigte. Der Landgang der ausländischen Seeleute hat die Bevölkerungsstruktur Wismars doch etwas verändert. Zu großem Schwof luden „Sonne“ und „Volkshaus“ ein. Etwas feiner ging es im „Wallgarten“, in „Stadt Hamburg“ und „Stadt Wismar“ zu. Wer lediglich nach Mädchen suchte, war im „Ilsgefall“ auf jeden Fall richtig. Biertrinker fanden viele kleine Kneipen, aber auch den „Alten Schweden“ und das „Wassertor“. Im „Wassertor“ endeten meistens die Kneiptouren, im letzten Lokal vorm Hafen. Dort mussten öfter die letzten Kujambel zusammengekratzt werden.

Zum Abschluss meiner Studienzeit hatten wir, ich und einige Gleichgesinnte, das Vorhaben, allen diesen schönen Wismarer Kneipen einen Abschiedsbesuch abzustatten. Ein Bier und ein Korn in jeder Gaststätte. Einfach nicht zu schaffen, obwohl wir jung und gut in Form waren. Eine ganz besondere Gaststätte möchte ich noch erwähnen. Für Weintrinker war der „Weinberg“ ein idealer Ort, um genussvoll essen und trinken zu können.

In späteren Tagen weilte ich ein halbes Jahr lang zur Bauaufsicht in der Werft. Die WISMAR, das erste Schiff der Afrika-Serie wurde gebaut. Wieder fand sich also genügend Gelegenheit, um die Kneipenlandschaft in Wismar zu testen. Die Sturm- und Drangzeit war vorbei, sodass wir nicht mehr nur die „alten Zeiten“ wieder auferstehen lassen wollten. Auch hatte sich die gastronomische Landschaft völlig verändert. Viele Gaststätten existierten nicht mehr, Tanzlokale hatten dichtgemacht und vom „Ilsgefall“ keine Spur mehr. Die Zeiten und auch die Bedürfnisse hatten sich gewandelt. Ein Aufenthalt im Heimathafen verband sich nun immer mit dem Wunsch, nach Hause zur Familie, zur Freundin oder dem Freund zu fahren. Dieses Bedürfnis besaß immer Vorrang.

Auch über ein solches Thema gäbe es viel zu berichten. Nicht immer lief alles auf „Friede, Freude, Eierkuchen“ hinaus, wenn der Seemann nach Monaten wieder einmal zu Hause aufkreuzte. Die Kinder waren um einige Kleidergrößen gewachsen und die Frau trug eine andere Haarfarbe. Schlimmer, wenn nicht nur die Haarfarbe, sondern sie komplett weg war oder ein anderer Kerl im Ehebett lag. Das passierte schon mal, wenn nach einer früher als geplanten Ablösung der Seemann seine Tür aufschloss. Aber dabei handelte es sich um die Ausnahme. Wenn mal wieder alles gut ausgegangen war, nicht nur der Seetörn, fühlte sich der Landgänger in den Armen der Liebsten doch wohler als in der beliebtesten Kneipe. Allerdings steuerten auch die Lords ihren Anteil zu unangenehmen Situationen im Familienleben bei, wenn sie nach dem Festmachen des Schiffes im Heimathafen erst einmal zur Paulstraße fahren mussten, ehe sie nach Hause durften. Besonders, wenn sie von Reisen zur Vertiefung der Völkerfreundschaft aus Südamerika zurückkehrten. Dann hing der Haussegen ganz schief. (In der Paulstraße befand sich die Klinik für Haut- und Geschlechtskrankheiten. Mancher Seemann besaß dort eine gut gefüllte Karteikarte.)

Nach einigen Wochen an Land, falls es tatsächlich einmal richtigen Urlaub gab, stellte sich das starke Bedürfnis ein, wieder an Bord zu gehen. Die Nachbarn fragten schon nach, ob dieser Mensch asozial wäre, weil so ein Kerl doch zur Arbeit gehen müsse.

Oft war der Seemann dann froh, wenn es „Leinen los“ hieß und die Mole von Warnemünde an der Backbord-Seite vorüberzog. Noch einmal kurz zu den Angehörigen gewunken und schon wurde darüber nachgedacht, wieviele Seemeilen es bis zum ersten ausländischen Hafen sind. Je nach Flottenbereich handelte es sich dabei um Stunden oder auch Wochen, die der Seemann nun wieder auf See verbrachte. Die „Rechtsfahrer“-Häfen lagen fast vor der Haustür, die anderen in der großen, weiten Welt. „Rechtsrumfahrer“ wurden die Schiffe genannt, die gleich hinter der Mole den Kurs nach rechts, also in die sozialistischen Ostseehäfen nahmen. Hier befanden sich meistens Seeleute an Bord, die als unsichere Kantonisten galten. Diese Jungs schwärmten dann mehr oder weniger von den Etablissements in den Häfen Stettin, Danzig, Riga, Leningrad oder Murmansk. Auch von dort gäbe es Geschichten zu erzählen.

Das Vorstehende kann nur ein Teil dessen sein, was zu diesem Thema berichtet werden könnte. So mancher hat seine eigene Story in einer dieser Vergnügungsstätten erlebt. Beste Gelegenheit im Oberstübchen den Bordcomputer anzuwerfen und sie noch einmal Revue passieren zu lassen.

Lothar Pantermöller

Ein Badeausflug der besonderen Art

Die Mexikaner arbeiteten, nachdem wir am Donnerstag, dem 20. Oktober 1988, vor vier Tagen in Vera Cruz eingelaufen waren, täglich von 14 bis 23 Uhr. Dann banden sie eine rechteckige, schwarz-rote Flagge an den Handläufer unserer Gangway und streikten.

Nach Wiederaufnahme der Arbeit wollten wir eigentlich am darauf folgenden Sonnabend auslaufen, aber die Gewerkschaft der Hafenarbeiter wurde beim Chief Mate vorstellig, das Ladegeschirr arbeite zu schnell! Nur 300 Tonnen sollen pro Tag geschafft werden, sonst würden sie erneut streiken. Der nächste Auslauftermin wurde auf Montag oder Dienstag verlegt. An einem der dazwischen liegenden Tage hatten wir eine Badeausfahrt organisiert. Jeder bekam das Geld zum gesellschaftlichen Verbrauch aus der Gewerkschaftskasse persönlich zugewiesen, weil die Organisation eines Busses sehr teuer war. Der hätte 270 D-Mark für die angedachte Tour kosten sollen. Und wie mitunter üblich bei gelernten DDR-Bürgern, denen man die Westmark zu einem nützlichen Zweck in die Hand drückt, sie missbrauchen die Gutmütigkeit. Die zwei mitfahrenden Maschinen-Praktikanten gingen in die Stadt und gaben ihr Gewerkschaftsgeld für irgendwelche T-Shirts und ähnlichen Schrott aus. Sie begingen nur den Fehler und waren zu Mittag wieder an Bord. Fürs Essen wollten sie offenbar nicht eine Devisen-Mark verschwenden und haben letztlich rein gar nichts erlebt, was der Niederschrift wert wäre.

Ich aber will von unserem ganz speziellen Ausflug zum Torremar Hotel berichten: Wir beschlossen, die Ausflügler in fünf Gruppen aufzuteilen und einen Gruppenführer zu bestimmen, dem das entsprechende anteilige Geld ausgezahlt wurde. Gemacht getan. Ich hatte mit den drei Weibern aus der Wirtschaft loszuziehen. Wir bekamen unproblematisch vor dem Tor ein Taxi. Ich handelte den Preis auf 5.000 Pesos herunter, dann fuhren wir in Richtung Hotel Bocadel Rio. Dieses war uns vom Agenten empfohlen worden. Gott sei Dank waren wir nur vier Personen, sonst wäre es im Taxi eng geworden. Vor dem Hotel befand sich eine



Fort am Hafen von Vera Cruz

Schranke, ein Platzwächter kam an die Fahrerseite und fragte irgendetwas. Ich sah ihn grimmig an – das hatte ich mir aus einem Kitschfilm abgeguckt – dann durften wir passieren. Unser Vorteil bestand eindeutig darin, die Miezen im Fonds zu haben.

Vor dem sechsstöckigen, sandfarbenen Hotel mit flachem, ebenfalls sandfarbenem Anbau, kam uns ein Page mit Gepäckwagen entgegen. Wir ignorierten ihn glatt und stürmten

den Bau. Durch einen langen schmalen Korridor im hinteren Ende der Empfangshalle gelangten wir auf die Rückseite des Hotels: nierenförmiger Swimmingpool, Blick aufs Meer und am Strand pilzförmige, hohe Schattenspenden. Wir gingen in Richtung Pool, an den Bäumen machten Schilder in Englisch darauf aufmerksam, dass alles was am Pool verzehrt wird, vorher beim Kellner geordert werden sollte. Ich drehte mich zu den drei Amazonen um: „Ich glaube kaum, dass man hier nun so einfach die Hüllen fallen lassen kann oder was meint ihr?“

Ich muss noch einfügen, dass uns vom Strand die Lehrlingstruppe unter der Führung von zwei Praktikanten zuwinkte. Aber da kam auch schon so etwas wie ein Platzwächter, der negroide Einfluss eines oder mehrerer Vorfahren war nicht zu übersehen. Man war wohl zu der Erkenntnis gelangt, dass wir hier nicht hergehören. Ich sprach ihn an: „What's going on friend, where we can change our clothes.“ „No comprende, Señor,“ sagte er und wies einladend zum Hotel. Wir folgten ihm. An der Rezeption machte er halt, er zeigte auf einen mittelgroßen Mann hinter dem Rezeptionstresen. „Hello!“, und dabei setzte ich vorsichtig meine Umhängetasche auf den Fußboden, aber die sechs Flaschen



Straße zum Hafen in Vera Cruz

Selters klimpern trotzdem herzergreifend: „Excuse me! We are sailors from a German ship in the harbour of Vera Cruz. Today is our holiday. Is it possible to change our clothes in a separate room, we like to go for your swimming pool?“

„I'm sorry Sir, but the swimming pool is only for guests!“

„Okay, than we want to buy a ticket?“ „No.“

„And is it allowed to visit the restaurant for lunch?“ „Yes.“

„Okay, good bye, see you later.“

Er blieb die ganze Zeit höflich und zurückhaltend, und ich bin mir nicht sicher, ob ich ihn nicht mit Geld hätte bestechen können.

Wir gingen wieder nach hinten raus zum Strand, vorbei an einem Mexikaner, der für die Hotelgäste Badetücher verteilte. „Ich habe die Schnauze voll, in diesen ekelhaften Sand lege ich mich nicht!“ Wir hatten uns unter einem der Pilze mit den Praktikanten und Stiften

versammelt. „Aber so schlimm ist das doch nicht! Man kann sich hier hinlegen!“ „Weißt du, zu Hause mach ich so etwas auch gerne, aber nicht an diesem Strand! Ich zerfließe ja jetzt schon vor Hitze.“ Wütend sah ich mich um.

„Und was wollen wir machen?“, fragte Regine. „Am besten wir fahren zurück, dann bekomme ich wenigstens noch einen freien Tag.“

„Aber wir könnten doch ein wenig weiter hoch gehen.“ Die Lehrlinge gaben nicht auf. „Könnt ihr doch, ihr habt doch jeder eure 1.000 Eier, außerdem seit ihr eine andere Gruppe.“

So trennten wir uns. Praktikant K. nahm die Stifte und zog mit ihnen am Strand entlang. Uns schloss sich Praktikant F. an. Er erzählte, dass sie bei Ankunft gar nicht erst auf das Hotelgelände gelassen wurden. Sie waren auch nicht mit einem Taxi, sondern mit dem Bus für 400 Centavos gefahren.

Wir gingen wieder durch das Hotel zur Straße. Zwar sahen uns zwei furchterregend dreinblickende Männer böse an, aber ich konnte genauso böse zurückblicken. Sie ließen uns ungehindert passieren.

Wir bekamen sofort ein Taxi. Die Tour wurde nur ein wenig unbequemer mit nun fünf Personen. Praktikant F. nahm Regine auf den Schoß. Er stöhnte zwar, machte aber kein unglückliches Gesicht dabei. Unterwegs sagte er: „Ich möchte nur wissen, wo die anderen alle sind? Nicht dass wir uns heute Abend treffen, und die sagen es wäre ein wunderschöner Tag gewesen! Dann fahre ich ein lange Nase aus.“

Wir fuhren an einem Schwimmbad mit Pool, direkt am Wasser gebaut, vorbei, das aber offensichtlich nicht geöffnet hatte. „Ich habe von einem Seemannsclub mit Pool gehört!“ sagte Regine. „Wir können ja noch einen Versuch starten!“ meinte ich. „He, Amigo! Club de Marinero?“, wandte ich mich an den Fahrer. „Club de Yates!“ antwortete er und ich verstand ihn nicht im ersten Moment.

Als er dann aber am Jachthafen hielt, wusste ich, was er meinte. Er wies, als er abfuhr auf ein Haus auf der anderen Seite. Dort gab es zwar eine Rezeption, aber von einem Swimming Pool war nichts zu sehen. Schließlich kamen wir auf die Idee zu dem öffentlichen Bad zu gehen, das wir vom Taxi aus gesehen hatten. Die Bäckerin hatte mächtig mit ihrem Übergewicht zu kämpfen, der Weg dorthin war nicht kurz. Es ging vorbei an buntbemalten Häusern im Kolonialstil, an einer Straßenecke lag eine Gaststätte mit dem Namen La Bamba. Zwei Tage später wurde genau zu dieser Kneipe unser Alter zusammen mit dem Chief vom Lloyds Vertreter zum Essen eingeladen.

In einer Kurve, die dicht am Wasser vorbeiführte, lagen Boote auf dem Bürgersteig. Ein schwerer Mann, der mehr afrikanisches als mexikanisches Blut in den Adern hatte, sprach Conny an. Sie war in Zeichensprache schon immer geschickt. Er bot sich an, ein Boot mit Fahrer zu stellen und uns zur gegenüberliegenden Insel zu fahren. An einer Mauer, die den Bürgersteig vom Wasser abgrenzte, handelten wir den Preis aus, indem wir mit dem Finger Zahlen an die Wand malten und mit Händen und Füßen verhandelten: „Dos horas“ gab ich ihm zu verstehen, also zwei Stunden. Er malte eine 10.000 auf die Mauer, hob den Zeigefinger seiner rechten Hand: „Uno Hora.“ „Okay“, meinte ich, „dos horas, dos mille“, also für zwei Stunden 20.000, und malte dazu eine 20 auf die Mauer. Er stimmte zu und wir konnten unsere Badefahrt machen. Es handelte sich um ein Plasterumpf-Boot ohne Kajüte, mit Außenbordmotor. Die Insel, zu der wir fuhren hieß Isla de Sacrificios. Das entnahm ich später der Seekarte. Sie befand sich in Privathand, wir benötigten zehn Minuten um rüberzukommen. Unser Fahrer handelte mit den Bewohnern eine Zeit aus, während der wir uns am Strand bewegen durften.

Auf der Insel befand sich ein Leuchtturm, den Anleger bildete ein Betonklotz in Form eines Schiffes. Er lag ungefähr zwanzig Meter vor dem Strand. Der Steg zum Strand war nicht vertrauenerweckend. Ich bewegte meine 100 kg sehr vorsichtig auf den morschen Brettern.

Gegenüber hinter einer Biegung versteckt, konnten wir das Torremar Hotel ausmachen, unser erstes Ziel. Wir waren alle zufrieden, hatten wir doch noch unser Abenteuer organisiert bekommen.

Ich tauchte mit dem Praktikanten nach Seeigeln und Conny sammelte mit den anderen beiden Korallen, von denen der Strand übersät war. Unser Picknick fiel spartanisch aus: Äpfel, Eier und Selters, dazu ein paar Mandarinen. Unser Bootsfahrer nahm dankend einen Apfel und ein Ei aus unserem Angebot an. Auf der Rücktour machten wir einen Schlenker um die Insel herum und badeten an einer Sandbank im freien Gewässer. Wir befanden uns zwei und eine viertel Stunde unterwegs. Mit freundlichen Mienen half man uns wieder an Land. Conny wäre dabei beinahe rückwärts in den Bach gefallen.

Und dann kam das dicke Ende, als ich unserem Fahrer einen blauen Schein, also die ausgehandelten 20.000 Kracher in die Hand drücken wollte. Aus den freundlichen Gesichtern wurden Fratzen und alle, es wurden immer mehr, fingen an zu keifen. Der Dicke, mit dem afrikanischen Blut, kam und sagte, dass er 100.000 Pesos, also umgerechnet 80.- D-Mark haben wolle. Und das war ja nun für Hein Seemann aus der DDR ein bisschen zu viel Geld. Eine keifende Frau schrie etwas von „Expansive“ und „Gasolin“ und meinte wohl damit, das Benzin sei teuer. Die Bäckerin rief hysterisch: „Die wollen 200.000!“ Ich zischte nur: „Halts Maul, Mensch!“

Rundherum Menschen – Frauen, Kinder und feindselig dreinblickende Männer. Unser Vorteil bestand nur darin, dass hier die Hauptstraße gleich vorbeilief. Ich bot dem Mann 30.000 an. Er winkte aber ab und sagte etwas, was ich nicht verstand, das aber wohl 100.000 heißen sollte.

Und dann sagte ich kurzentschlossen: „Kommt.“ Die anderen folgten mir zögernd. Wir machten uns gemächlichen Schrittes auf zum Dampfer. Als ich mich nach zwanzig Metern umschaute, folgte mir meine Truppe im gebührenden Abstand. Ich kam mir vor wie ein Leithund. Allerdings muss ich zugeben, dass ich ein mulmiges Gefühl im Magen hatte, welches ich aber mannhaft bekämpfte. Der Bootschef verfolgte uns in einem gelben Lieferwagen der Marke Ford, in den ich mich nicht reingesetzt hätte ohne Angst haben zu müssen, dass er zusammenbricht. Er fuhr immer zwanzig Meter vor und hielt dann am Straßenrand. Ich machte noch einen Versuch der Einigung, schließlich hatte er eine Leistung erbracht und besaß ein Anrecht auf sein Geld:

„Amigo, come on, take the money“, sagte ich, während ich mich zur Beifahrerseite hineinlehnte und ihm nochmals die 30.000 unter die Nase hielt. Er winkte ab und sagte irgendetwas von „Embassy“, und meinte wohl die Botschaft. Mit einmal wurde mir bewusst, dass er, wenn er jetzt Gas geben würde, ich nicht mehr rauskommen könnte aus dem Fahrzeug. Schleunigst zog ich mich zurück, aber ohne ihm das Geld zu lassen. Wir erreichten den Malecon trotz unseres Verfolgers unbehelligt, an der Plaza de la Republica mit dem Monumento a Benito Juarez nahe dem Hotel Oriente blieb er stehen, bis zum Hafentor folgte er uns nicht. Er war uns allem Anschein nach in der Hoffnung gefolgt, uns im Hotel rüberholen zu können, aber dass unser Ziel der Hafen sein könnte, daran hatte er nicht gedacht. Wir kamen trotz der Angst im Nacken heil zum Fisal No. 2, unserem Liegeplatz. Noch Tage danach sahen wir überall den gelben Lieferwagen und rechneten mit Repressalien.

Doch am Abend des Ausflugstages feierten wir unseren Sieg gebührend und waren mächtig stolz auf uns. Hatten wir doch eine Bootsfahrt im kapitalistischen Ausland für einen Apfel und ein Ei bekommen!

Am 1. November 1988 um sieben Uhr verließen wir Vera Cruz mit Kurs auf Moa und weitere Häfen auf der Insel Kuba.

Kleine Scherze nach Art der Seefahrer

DECCA-Kette schmieren, Poller richten, Kompass-Schlüssel holen; es gibt noch mehr Aufgaben in der Art, über die ein Seemann zu berichten weiß.

Damals war's, als bei der DSR die Lehrlinge im Anschluss an ihr erstes Lehrjahr auf den Produktionsschiffen so etwa im halben Dutzend praktisch ausgebildet wurden und sie dafür ihren eigenen Lehrausbilder mitbrachten. Wir befanden uns auf Heimreise und es ging auf Ostern zu. Unsere Stewardessen kamen auf die Idee, ein Osterbäumchen auf die Backs in Offiziers- und Mannschaftsmesse zu stellen. Doch wie sollten die aussehen? Wir setzten uns zusammen, die Stewardessen, der Storekeeper, der Bootsmann und meine Person. Beim „brainstorming“ und einem Gläschen WBS bekamen wir viele tolle Einfälle. Am Ende siegte der Vorschlag, diese aus gebogenem Schweißdraht zu formen. Die Bastelarbeit würde aussehen wie ein Bäumchen, allerdings ohne Blätter. Die sind ja zur Osterzeit manchmal auch noch nicht an den Bäumen. Der Storekeeper wurde für die Produktion verantwortlich gemacht und ich übernahm die Farbgestaltung. Wir schritten zur Tat. Das „Gestrüpp“ aus Schweißdraht lag zur Weiterverarbeitung im Kabelgatt auf der Werkbank. Wir gingen unserer österlichen Arbeit nach, als der Ausbildungsoffizier eintrat und neugierig fragte, was das für Dinge auf der Werkbank seien. Wie aus der Pistole geschossen erklärte ihm der Bootsmann, das wären „Mehrbereichsantennen“, aber er solle es niemandem erzählen. Wir räumten unsere Osterbäumchen zur Weiterverarbeitung in die Farblast. Nach dem Mittagessen, in der größten Tageshitze, eilte unser Funkoffizier herbei. Was der wohl hier wollte? Er sah sich um, als wenn er etwas suchen würde. Der Bootsmann fragte nach seinem Begehr. Endlich rückte der Funker mit der Sprache heraus. Er suche die Mehrbereichsantennen und belehrte uns gleichzeitig über das Verbot solche Dinge an Bord zu besitzen. Er befürchtete offensichtlich, seine im Funkraum vermittelten Seefunkgespräche könnten in den Kammern mitgehört und damit das Nachrichtengeheimnis verletzt werden. Wir zeigten ihm unsere Osterbäumchen und der Funker brach in schallendes Gelächter aus. Natürlich sprach es sich ganz schnell auf dem ganzen Schiff herum, dass sich unser intelligenter Ausbildungsoffizier so an der Nase hatte herum führen lassen. Die Osterbäumchen mit den ausgeblasenen, bunt bemalten Ostereiern sind sehr gut bei den Leuten in den Messen angekommen.

Und damals war es auch, als wir mit unserem „Rudi“, dem MS RUDOLF BREITSCHIED, bei Liegezeiten im Rostocker Überseehafen über einen Landanschluss verfügten, der Zeit weit voraus, in der heute Umweltschutz groß geschrieben wird. Um eben das dazugehörige Kabel geht es. Wir fuhren mit unserem „Rudi“ Richtung Indien. Es war Seemannssonntag, alle lagen irgendwie faul herum. Auf einmal zogen dunkle Wolken auf. Unser E-Mix Adolf Hirschel, vielen bekannt, kam auf die Idee: „Los, wir jagen die Lehrlinge hoch.“ Also rein zu den Stiften und losgebrüllt. Ein Gewitter ziehe auf, wir müssten den Blitzableiter fürs Tropengewitter ausbringen. Die Lehrlinge sprangen auf und Adolf hat ihnen gezeigt, was sie machen sollten. Das Landanschlusskabel in voller Länge abrollen und an Deck lang über die Back und zurückziehen. Wenn sie fertig wären, Vollzugsmeldung beim E-Ing. machen. Wir schauten amüsiert zu, wie sich die Stifte mit dem störrischen Kabel abquälten. Als sie mit der Arbeit fertig waren, wollten sie Vollzug melden. Der E-Ing. war nicht zu finden, also weckten sie den Chief. Was dann passierte, könnt ihr euch sicherlich denken. Zuerst kamen die Lehrlinge an die Reihe, die ihren Anschiss erhielten, dann waren wir dran. Aber das war uns der Spaß wert gewesen. Wir haben weiter unseren Seemannssonntag genossen und zugesehen wie die Lehrlinge den Landanschluss wieder weggeräumt haben. Übrigens, so akkurat war der Landanschluss lange nicht auf die Kabeltrommel aufgeschossen worden.

Das Wort zum Schluss

„Gott sei Dank bin ich morgen früh wieder im Osten“, sagte die Sonne, als sie hinterm Horizont verschwand.

In ihrer Rede zur Deutschen Einheit 2021 hat die scheidende Bundeskanzlerin erstmalig in ihrer sechzehnjährigen Amtszeit, sozusagen auf den letzten Drücker, mehr Respekt für die Biographien von Ostdeutschen eingefordert. Leider hat sie die Chance verpasst, ihren Landsleuten schon früher mehr Selbstwertgefühl zu vermitteln. Noch jüngst beklagte der Ostbeauftragte Carsten Schneider eine Herabsetzung der Brüder und Schwestern zwischen Putbus und Plauen. Und so verleugnet mancher DSR-Seemann aus Furcht vor Diskriminierung seine Wurzeln und hat seine Jahre bei der ostdeutschen Staatsreederei schlicht ausgeblendet.

Wer die bisherigen Bände der BORDGESCHICHTEN durchblättert, kann davon nichts entdecken. Unsere Autoren berichten freimütig von ihrer Arbeit und Freizeit, von ihrem Leben als Angehörige der DSR insgesamt mit allen Ecken und Kanten, wie Entzug des Seefahrtbuchs, Gruppenlandgängen, überbordenden Versammlungswahn, Solidaritätsgetue. Manchen Kritikern auf hohem Ross scheint das nicht zu genügen. Die mäkeln anlässlich unserer Seeleutetreffen, dass die „alte Garde“ bei einem Glas Bier nicht kollektiv über die damaligen Verhältnisse jammere und Anklage erhebe. Dabei haben solche Beckmesser aus den eigenen Reihen diese Umstände bis zum Ende klaglos mitgetragen.

Unsere Autoren besitzen schlicht eine andere Einstellung zu ihrem damaligen Leben und haben stets vorwärts- und nicht nur im Groll zurückgeschaut. Gleichwohl stehen die BORDGESCHICHTEN auch dafür, keineswegs lediglich ein optimistisches Bild der damaligen Verhältnisse zu zeichnen, wenn von der Zerstörung von Existenzen die Rede ist, von erlebter Verbitterung oder der Behinderung von Karrieren.

Einer unserer Leser und Mitautoren, der nach 1990 mehr als zehn Jahre auf Segel- und Forschungsschiffen fuhr, bemerkte zutreffend, dass viele seiner Berufskollegen „von drüben“ sowohl über den weiterhin bestehenden Zusammenhalt der DSR-Seeleute als auch über die Vielzahl an deren BORDGESCHICHTEN noch immer erstaunt sind.

DSR-Seeleute besaßen und besitzen ein berechtigtes Selbstwertgefühl, ohne davon viel Aufheben zu machen. Sie erliegen nicht der Einbildung, mehr als andere zu sein, nur weil sie bereits vor 1990 die Welt aus anderem Blickwinkel sahen als westdeutsche Pauschaltouristen oder die ehemalige Bundeskanzlerin. Und blieben bescheiden, auch wenn es mancher brave Bürger anders wahrgenommen haben könnte, wenn Hein Seemann mit einer Staude Bananen im D-Zug-Abteil nach Leipzig oder mit einer Stange Marlboro in der heimischen Autowerkstatt aufkreuzte. Letztlich entspringen die BORDGESCHICHTEN jenem Selbstwert. Mit diesem Alleinstellungsmerkmal aus der deutschen Arbeitswelt schufen sie sich ein ewiges Denkmal.

Ein Charakterzug des DSR-Seemannes war die Überzeugung sich etwas zuzutrauen. Diese sogenannte Selbstwirksamkeit befähigte ihn schwierige Situationen aus eigener Kraft zu meistern, Einfluss auf seine Umgebung zu nehmen und damit Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können. Und derer gab es zur Genüge. Dieser Wesenszug erlaubte ihm, nach 1990 selbstbewusst, teilweise völlig berufsfremd, neu durchzustarten.

Und was die Nationalität betrifft: Zu Zeiten unserer Seefahrt lebten als gemeinsame Nachkommen von Reichsdeutschen im Westen die Deutschen und zwischen Kap Arkona und Fichtelberg die sogenannten DDR-Bürger, nach 1990 drüben weiter die Deutschen und hüben nun Beutegermanen mit ost-deutscher Identität, dank niedrigerer Löhne und Renten, ohne wesentliches Vermögen, nur moralisch überlegen. Letzteres auch deshalb, weil wir

Selbstverwirklichung im Beruf fanden und nicht in brotlosen Künsten. Die BORDGESCHICHTEN beweisen es. Heute würden 56 Prozent der Deutschen sofort ihren Job hinschmeißen und Holiday machen (Sept. 22), wenn sie nicht mehr als nur das Bürgergeld bräuchten. Wie schon in der Antike, als das römische Proletariat dank seines Wohllebens zum faulenzenden Mob verkam (Karl Marx) und die Drecksarbeit von Zugereisten, damals Sklaven genannt, machen ließ.

Dank dieser einstigen speziellen Form des gesellschaftlichen Bewusstseins ohne Ausbeutung des Menschen durch den Menschen sind wir stolz auf unsere Gleichheit im Wesen, stolz darauf, auf ostdeutschen Schiffen in besonderer Atmosphäre gefahren zu sein. Gleichwohl kamen Rostocker Seeleute vor 1990 auch aus old Germany, weil kein Mensch auf der weiten Welt mit „GDR“ etwas anzufangen wusste. Und so lautete auf die Frage: „Where do you come from?“, die Antwort in allen Häfen der Welt: „I'm from Germany.“

Politiker klagen öffentlich darüber, doch insgeheim sind sie sich einig, die Gesellschaft in kleine unsolidarische Gruppen mit einander widerstrebenden Interessen aufzuspalten, frei nach dem Motto: „Divide et impera“. Der Mensch an sich zählt nichts, wird nur noch über seine Identität definiert. Unsere Autoren und Leser der BORDGESCHICHTEN gehören auf Grund ihres Erfahrungshorizontes zu einer dieser kleinen Gruppen mit dem Kennzeichen des besonderen Durchblicks, ganz sicher.

Abschließend ein guter Rat aus Berlin: Wem nach der „Zeitenwende“ die Mittel zum Heizen und das tägliche Brot fehlten, der solle täglich eine kalte Dusche bekommen und im Winter eine Kreuzfahrt mit AIDA in die Karibik buchen. Dort sei es warm und die Mahlzeiten wären reichlich, ganz sicher.

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Temporärer Pool auf dem Hauptdeck des MS DRESDEN mit akrobatischer Aktion – Foto: Sg. Christian Lange

Rücktitel: I.o.: Freizeit der Seefahrtschüler auf MS J.G.FICHTE, 1964 – Foto: Friedrich Seibicke

r.o.: Ausflug zu den Pyramiden von Gizeh – Foto: Archiv DSR-Seeleute

I.u.: Fußballspiel Deck vers. Maschine MS RONNEBURG, Paranagua 1972 – Foto: Friedrich Seibicke

r.u.: Offiziersrunde an Deck von MS COLDITZ, 1991 – Foto: Kurt-Werner Langer

Hintergrund-Graphic: Internationale business cards aus der Sammlung Seibicke

Zum Inhalt:

Fotos: Friedrich Seibicke: Seite 2, 11, 12, 19 (2), 28, 126, 141 (2), 142 (2), 143, 146 (o.), 155 (2).

Wolfgang Kramer: 10, 13, 86, Werner Fischer: 14, 15, Konrad Völkel: 17, Ulrich Decker: 27, 29, Jörg Böthling: 38 (3), 39, 40, 41, 42 (2), 43 (2), 44 (2), 45 (2), 46 (2), 47 (2), 48 (2), 49 (2), 50 (2), 51 (2), P. Werner Lange: 52, 54, 55 (3), 56, 58, 59, 60, 62, Wolfgang König: 63, 65, 66, 68, Christian Görner: 70 (o.), 71, 72, 74, 75, 77 (o.), Wolf A. Kaiser: 77 (u.), 123, 124, 134 (3), 135, Gerhard Fiebiger: 87, 93, Jutta Landwehr: 87, 88, 89, 90 (u.), Tamy Spruth: 127, Walter Jangel: 146 (u.)

Sammlungen: Friedrich Seibicke: Seite 8 (2), 18 (2), 22 (u.), 32 (2), 33 (2), 34 (2), 35, 36, 94, 97 (2/o.), 118 (3), 121, 129 (2), 130 (2), 131 (2), 132, 133 (2), 145 (2), Wolfgang Kramer: 9, Konrad Völkel: 21, 22 (o.), 24, 25 (5), 97 (2/u.), Jörg Böthling: 37 (2), Wolfgang König: 67, 69, Christian Görner: 70 (u.), Roland Pechstein: 79, Jutta Landwehr: 90 (ö.), Lars Meisser: 100 (2), Jürgen Prescher: 103, Julius Kötzsche: 105, Heike Metz: 108, 109 (2), Peter Zintl: 115, 116, Bernd Beier: 122, 125, Christian Lange: 128, Eberhard Richter: 136 (2), 137 (2), 138 (2)

Collage Seite 4: Lothar Vogel, business cards aus der Sammlung Seibicke

Teiltextautoren: Wolf A. Kaiser: Seite 94, Karl-Heinz Flegel: 96, Hans-Peter Höppner: 98, Konrad Völkel: 98, Lars Meissner: 100, Klaus Ammersdörfer: 101, Jürgen Prescher: 101, Walter Jangel: 103, Julius Kötzsche: 104, Stephan Bohnsack: 106, Friedrich Seibicke: 107, Klaus Müller: 107, Heike Metz: 108, Jürgen Altmann: 110, Peter Zintl: 114, Kurt-Werner Langer: 117

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

Auch in diesem Band wird wieder über die Seefahrt von deutschen Küsten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts berichtet, nicht von Personen, die ihr Wissen über Dritte erworben haben, sondern von Fahrensleuten, die sich auf allen Ozeanen den Wind um die Nase haben wehen lassen. Hoch weht beim Lesen die Flagge Blau-Rot-Blau am Mast, jenen Menschen ein Gesicht gebend, die von der Küste Mecklenburg-Vorpommerns über diese Jahrzehnte zu fernen Gestäden aufgebrochen sind. Wiederum wurde manches ausgegraben, was sonst über kurz oder lang der Vergessenheit anheim gefallen wäre. Ein besonderes Kapitel diesmal - Erlebnisse mit dem Zoll, nicht nur im Heimathafen. Die abgegriffenen Erzählungen von den ebenso angenehmen wie kurzzeitigen Lusterlebnissen (engl. short time) der Lords werden bezeugt. Auch jugendfreies Vergnügen fand Eingang in den Inhalt. Ein umfangreicher Komplex widmet sich den beiden Urlauberschiffen VÖLKERFREUNDSCHAFT und FRITZ HECKERT. Für Landeier und Seefahrer DAS Lesevergnügen 2023.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe

Mit freundlicher Unterstützung durch:



DEUTSCHES SEEFARHSMUSEUM