

Aus Tagebüchern

ehemaliger Seeleute

BORD GESCHICHTEN XXV

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XXV

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2026



Alles hat ein Ende

Foto: Friedrich Seibicke

BORDGESCHICHTEN®



Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 25/2026, limitierte Auflage von 900 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: Gunter Oettel
 Druck: Gustav Winter Druckerei und Verlagsgesellschaft mbH
 Preis: 15,00 Euro

Redaktionsschluss: 31. August 2025

© 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

Fünfundzwanzig Bände BORDGESCHICHTEN! Mir fällt es nicht so leicht wie ich gedacht hatte, ein letztes Vorwort, einen Abspann, für unsere BG zu schreiben, denn dabei läuft ein ganz langer Film in meinem Kopf ab. Gedanken und Emotionen passieren noch einmal Revue. Ein Film mit echten Schauspielern, mit Vereinsmitgliedern, mit Freunden und unsagbar vielen guten Bekannten, ein Film mal heiter, mal nachdenklich. Die große Story dahinter: Ein Seeleuteverein, eine Buchreihe und viele Seeleutetreffen. Natürlich hat jeder Film auch ein Ende, was dem noch folgt ist der Abspann.

Die Seefahrer aus Rostock und die Freunde der DSR – mehrere Generationen davon haben sich im Laufe der Jahre in Sachsen eingefunden. Egal, um sich einfach nur zu treffen, andere kennenzulernen oder über die gemeinsame alte Liebe „zur See“ zu klönen. Viele von ihnen haben sich auf unsere Anregung hin entschlossen ihre eigenen Besatzungstreffen zu organisieren, natürlich auch um zu unseren, mittlerweile jährlichen Treffen der DSR-Familie zu kommen. Bei vielen Seefahrern war es ein fester Termin im Jahreskalender. Das alles hat mich und den Schiffsrat stets vorangetrieben, mit vielen Ideen unseren Gästen immer wieder ein bleibendes Erlebnis zu schaffen, zu jedem Treffen.

Die Initialzündung zum ersten Band der BG 2001 kam von denjenigen, die sich mit dem Willen zusammengefunden hatten, die alten Freundschaften aus Seefahrtstagen, maritime Traditionen und die vielen Erinnerungen zu pflegen, sich über das Erlebte auszutauschen. Der Erfolg der Reihe gab uns Recht. Ein Vierteljahrhundert besaßen wir die Möglichkeit, uns jährlich in diesen Büchern wiederzufinden, ein jeder von uns. Mit viel Spannung wurde jede Ausgabe erwartet, sicherlich auch diese letzte. Ersehnt von vielen, die den Beruf des Seemanns als wichtigsten Teil ihres Lebens angesehen haben. Viele hundert haben sich getraut zu schreiben, ihre Geschichten in dieser einmaligen Publikation unauslöschlich unterzubringen, mit Passion darüber zu berichten, Arbeit und Freizeit an Bord, Landgänge gemeistert, Kameradschaft gepflegt zu haben. Wir haben es leider nicht geschafft, alle Geschichten veröffentlichen zu können, seht es uns bitte nach. Wir schließen diese Reihe mit der 25. Ausgabe ab, eine absolut würdige Zahl. Ich betone noch einmal, alle Bücher erschienen im Eigenverlag. Gleichwohl haben sie es in die Regale der Familien, als auch in die großen Bibliotheken des Landes geschafft, sind für immer Kulturgut geworden. Eine absolut großartige Arbeit, welche die Redaktion BG ehrenamtlich geleistet hat. Ohne diese Protagonisten hätte auch der DSR-Seeleute e. V. nicht so erfolgreich bestehen können. Ein Verein, der sich vor allem der Aufgabe verschrieben hatte, etwas zu bewahren aus einer gesellschaftlichen Epoche des 20. Jahrhunderts, die es so nie wieder geben wird. Sicherlich auch eine Zeit, in welcher der Beruf des Seemanns für den großen Rest der Menschen zwischen Ostsee und Erzgebirge immer ein Traumberuf gewesen ist, von ihrem Fernweh getrieben.

Mein Fazit: Die BORDGESCHICHTEN sind Bücher über Seefrauen und Seemänner, die fest in ihrem Beruf verwurzelt waren, egal wie lange sie gefahren sind. Über 30 Jahre Seeleutetreffen im tiefen Sachsen, in diesem Jahr das 59., 28 Jahre DSR-Seeleute e. V., unglaublich! Ja, wir sind während dieses Zeitraumes alle älter geworden, doch wichtiger als vieles andere jener Tage war es diese Gemeinsamkeit miterlebt zu haben. Gerne würde ich alle einzeln und mit Namen ansprechen, um ihnen Danke zu sagen für diese Zeit. Nur würde der Abspann dann sehr, sehr lang werden. Ich danke den Autoren, den Lesern, den Druckereien und nochmals der gesamten Redaktion!

Frank Thiele
Präsident des DSR-Seeleute e.V.



Warnemünde Westmole zur Hanse Sail

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
Friedrich Seibicke	Wege übers Land	6
Klaus Ammersdörfer	Von Zügen und Menschen	17
Hartmut Hofer	Mit der Transsib auf Heimatkurs	19
Frank Hofmann	Ins eigene Fleisch geschnitten	24
Klaus Müller	Der Blinddarm	26
Ulrich Taege	Die vergessenen Impfausweise	32
Detlev Oehme	Der Seemann im Winter 78/79	34
Peter Duwe	Lambada und Weißwurst	38
René Hennig	Im Knast	45
Kurt-Werner Langer	Unerlaubtes Verlassen in Bandar Abbas	51
Gerrit Krüger	Forschungs- und Fangreise in die Gewässer vor der VDR Jemen	52
Joachim Meitzner	Lehrling auf dem Ausbildungslogger PATRIOT	55
Reinhard Lachs	Fährschiffer	61
Erwin Stamer	Die Geschichte eines im Dienst Ergrauten	72
Hartwig Kolouschek	Landgang in Indien	77
Walter Hess	Nonstop Rostock – Rangoon in 51 Tagen	89
Wolf A. Kaiser	Praktikumsreise mit Hürden auf MS ERNST MORITZ ARNDT	93
Werner Fischer	Randnotizen aus der Seefahrt	99
Reinhold Frind	Hafenbräu, geflockt	112
Berndt Gückel	Do we know	113
Rolf Lehniger	Eine Äquatortaufe	114
Wolfgang Wendrich	Äquatortaufe als Aprilscherz	123
P. Werner Lange	Abschied vom Meer	124
Walter Jangel	Treffpunkt Goldbroiler	137
Peter Zintl	Von der (Lese-)Kultur an Bord	139
Andy Räder	Bordkinos und Filmaustausch in der DDR-Hochseeschiffahrt	141
Redaktion	In der Hafenbar Klock acht	146
Günther Kalis	Der Kaffee-Schmuggel	147
Michael Krause	Mann über Bord	149
Stephan Bohnsack	Ein tolles Späßchen	152
Heinz-Jürgen Marnau	Der Herr Präsident spielt gerne Skat!	154
Christian Lange	Das Erdhörnchen	158
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis	160

Wege übers Land

„Reisen bedeutet zu entdecken, dass jeder über andere Länder falsch liegt.“

Aldous Huxley, britischer Schriftsteller und Philosoph

Wer, wenn nicht der Seemann, der sich zwischen Rostock und Klaipeda oder Yokohama und Buenos Aires unterwegs befand, konnte am ehesten zu dieser Feststellung gelangen. Mark Twain kam zu der gleichen Ansicht: „Reisen schadet Vorurteilen, Bigotterie und Engstirnigkeit, und viele unserer Leute haben es aus diesem Grund dringend nötig.“ Heutzutage mehr denn je, möchte man hinzufügen. Dies gilt vor allem Leuten, die seit Jahrzehnten von einem Urlaubsparadies ins andere jetten und trotz ihrer Reisen ins All-inclusive-Resort von der Welt rein gar nichts mitbekommen haben. Goethe schrieb in ‚Wilhelm Meisters Lehrjahre‘: „Die beste Bildung findet ein gescheiter Mann auf Reisen.“ Oder: „Keiner kommt von einer Reise so zurück, wie er weggefahren ist.“ (Graham Greene) Auch was die BORDGESCHICHTEN immer wieder bewiesen haben: „Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen.“ (Matthias Claudius)

„Warum haust du nicht einfach ab?“ Um allen vielleicht noch immer existierenden Vorurteilen zu begegnen, dem Seemann aus der Republik der Arbeiter und Bauern wären nicht mehr Freiheiten zugestanden worden als den gemeinen Bürgern in ihrem Freiluftgehege zwischen Putbus und Plauen, ist eine Reihe von Belegen diesem Text beigelegt. Sie dokumentieren, dass seine Bewegungsfreiheit trotz der doch recht geringen finanziellen Mittel nicht im Mindesten eingeschränkt wurde, sofern er seinen Landgang mit dem Dienst an Bord in Einklang bringen konnte oder ihm von den Behörden der Hafenstaaten nicht das Vonbordgehen untersagt wurde. Dieses Vorrecht gegenüber den anderen Mitbürgern im Lande zu genießen, zeichnete den DSR-Seemann aus, und er ist noch heute stolz darauf, seine ihm zugestandene Libertät ausgekostet zu haben. Er konnte seinen Landgang frei von irgendwelchen Bindungen individuell gestalten und schaute selbstbewusst auf die „Freunde“, wenn ihm von denen ein Trupp in weißen Hemden und schwarzen Hosen beim Gruppenlandgang entgegenkam. Im Klartext: Das war sie, fern antifaschistischer Schutzwall-Mentalität, die FREIHEIT. Jenes große Wort, das Ex-Bundespräsident Joachim Gauck immer und immer wieder im Munde führt, ohne je zur See gefahren zu sein, und scheinbar etwas völlig anderes



Bus-Fahrscheine (v.l.n.r.): Rostock Hbf – Rostock ÜSH Schnellverkehr, Hongkong, Kuwait, Rangoon



Fähr-Fahrscheine (v.l.n.r.): Rostock – Gehlsdorf, Barreiro – Lissabon, Butterworth – George Town/Penang, Hongkong Liegeplatz – Victoria

meint: Jeder Werktätige besitzt seit 1990 die Freiheit jährlich eine Steuererklärung abzuliefern, alle vier Jahre die falsche Partei zu wählen und einer Beamtendiktatur zu huldigen, die ihm bis ins kleinste Detail vorschreibt, was er zu tun und zu lassen hat, bis hin zur Gängelung mit dem Deckel auf der Cola-Flasche.

Doch „von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen“, und so hielten solcherart Möglichkeiten nur bis Ende der 1970er-Jahre an, mit vorangegangener abnehmender Tendenz. Im Gegensatz zur heutigen freiheitlich-demokratischen Grundordnung mit ihrer Hierarchie der Superreichen bis Wohnungslosen galt im Arbeiter-und-Bauern-Staat ein jeder als Gleicher unter Gleichen. Die Nomenklatura und Handwerker davon ausgenommen, ohne dass diese, bar jedweder heutigen Lizenz zum Beschießen, jemals den Status eines Milliardärs erreicht hätten. Es durfte folglich nicht sein, dass eine verschwindend geringe Minderheit des Staatsvolkes, eben der DSR-Seemann, derartige Vergünstigungen genoss. Also wurden ihm der Gruppenlandgang und andere böswillige Schwierigkeiten wie die berüchtigte Verpflichtungserklärung in den Weg gelegt. Haben diese seine Einstellung zum organisierten Klassenkampf im Sinne der Verfügungen geändert? Eher im Gegenteil. Leider schränkten sie seinen Auslauf doch merklich ein. Wenn einer der Landgänger Hü und der andere Hott kommandierte, blieb manche individuell beabsichtigte Unternehmung auf der Strecke. Gleichwohl, auch danach gab es immer noch genügend Gründe, weiter stolz auf den gesammelten Erfahrungsschatz während seiner Seefahrt zurückblicken zu dürfen. Wind und Wellen getrotzt zu haben ist nur einer davon. Und wer vor lauter Bequemlichkeit und Routine früher oder später keinen Fuß mehr an Land zu setzen vermochte – gar nicht gut, denn diese verpassten Gelegenheiten nachzuholen, würde in der Gegenwart viel Geld kosten. Manche Leute gingen im Verlaufe einer dreimonatigen Südamerikareise keinen einzigen Schritt die Gangway herunter, während andere zwecks Befriedigung diverser Bedürfnisse nicht schnell genug von Bord kamen. Aber dieser „Landjob“ würde schon als Stoff zu einem anderen Sittengemälde aus der Seefahrt gehören.

Wie anders als der heutige Pauschalurlauber erlebte der DSR-Seemann das Reisen, der sich vom Heimathafen in alle vier Himmelsrichtungen oft um den halben Erdball bewegte oder diesen sogar umsegelte. Ganz im Gegensatz zu vielen Zeitgenossen, die in jenen verfloßenen Tagen bis auf die Zeit des wenigen jährlichen Urlaubs im Schrebergarten oder am Ostseestrand ansonsten im Büro oder an der Werkbank festsaßen, befand er sich in steter Fortbewegung, sei es aktiv während der Zeiten des Landgangs oder passiv auf den

Planken seines Schiffes, das ihn über die Meere zu jenen fernen Gestaden trug. Bei seinen Unternehmungen wurde Hein Seemann nicht vollumfänglich von Guides oder Animatoren betreut und musste selber sehen, wie er zurecht- und vorankam. Und so strapazierte er zu einem guten Teil seine Füße, besonders wenn sein Schiff den Heimathafen Rostock am Heck trug, aber er passte sich auch schnell den örtlichen Gegebenheiten an und nutzte alles was ihm unter den Hintern kam, um sein Ziel bequemer zu erreichen, vom Elefanten bis zur „Dreikantfeile“, den Dreiradtaxis in Asien.

Seine Wahl der Verkehrsmittel ging weit darüber hinaus. Einige Beispiele: Mit dem Linienbus von Santos nach Sao Paulo oder von Alexandria nach Kairo, mit dem Trajekt von Barreiro über den Tejo nach Lissabon oder mit der Fähre von St. Pauli Landungsbrücken hinüber zum Hansa-Hafen, mit der Barkasse von Java quer über die Bali-Straße zur namensgebenden Insel und durch die Sundarbans des Gangesdeltas längs der dörflichen Ansiedlungen in Ost-



pakistan (später Bangladesh), mit dem Charterbus ins Hochland von Sri Lanka nach Kandy oder zu den heißen Quellen in den nordkoreanischen Bergen, von den Agenturen organisierte

Stadtrundfahrten in Bombay, Baires oder Brüssel, mit der Seilbahn auf den Zuckerhut in Rio oder mit einer temporären Kabelbahn in Rotterdam über das Modell des Waalhafens, mit dem Lift zur Shwedagon-Pagode in Rangoon oder in Salvador da Bahia von der Unter- in die Oberstadt, mit dem Taxi von Famagusta über Nicosia nach Kyrenia an der zypriotischen Nordküste oder vom Alexandra Dock, Red Gate, in Bombay zur berühmten Falkland Road, mit Dienstauftrag per Flieger von hier nach da und sonst wohin, mit dem PKW von Hamburg über die Grenzübergangsstelle Marienborn in den Heimatort oder gar mit dem Dienstwagen der DDR-Botschaft in Neu Delhi zum Taj Mahal nach Agra aus Dankbarkeit für die Lieferung eines Glases saurer Heringe. Schließlich auch per pedes, und das nicht zu knapp, kreuz

und quer durch die angelaufenen Hafenstädte oder auch ganz speziell vom Bunkerplatz in Durban rund um den Bergrücken Bluff zu einer echten Wal-Kocherei. Die Republik Südafrika jagte damals noch diese Meeressäuger in den Roaring Fifties und bei Einlaufen war von der Brücke her beobachtet worden, wie ein Wal auf einen wannenähnlichen Waggon „gelöscht“ wurde. Dem Schienenstrang wurde mit der Seefahrern eigenen Entdeckerlust gefolgt. Bei Ankunft vor Ort war



Bunkerplatz (li.) am Bergrücken Bluff in Durban (Postkarte)

vom Wal schon nur noch ein Sonntagsbraten für eine vierköpfige Familie übriggeblieben. Exklusiv auch ein Landgang, der in dieser Form nur einmalig möglich war – ein Fußmarsch über zehn Kilometer von Waltershof nach Othmarschen und zurück durch den Elbtunnel im Verlaufe der A7 am Tage vor dessen Eröffnung für den Autoverkehr. Wenn demnächst immer oben drüber weg, dann vorher auch mal unten drunter durch, hieß die Devise.

Andere DSR-Seeleute berichteten über die beschwerliche Besteigung des Vesuvius und des Mount Fuji auf Schusters Rappen oder vom Erklimmen eines Erdhügels zwischen Wustrow und Ahrenshoop, dem Bakelberg, zu Seefahrtsschulzeiten samt Eintrag ins Gipfelbuch. Über

jedes der Beispiele wäre eine spezielle Geschichte zu erzählen und jeder Seemann könnte die Reihe an Beispielen problemlos ergänzen – mit dem Jeep zu Safaris in Ostafrika, mit Touristenbooten durch die Backwaters von Kerala oder schlicht Spaziergänge an Deck mit Blick ins mehr oder weniger exotische Hafengelände, wenn „gefährlichen Kommunisten“ der Landgang verwehrt wurde. Selbstverständlich nahm er auch eine Anleihe bei Jack London und seinem Roman „The Road – Abenteuer des Schienenstranges“ und reiste mit schienen- gebundenen Verkehrsmitteln in ihren vielfältigsten Varianten durch die Welt.

Zu Häfen, die in der Gunst des Seemannes an vorderster Front lagen, gehörten solche, bei denen er auf möglichst kurzem Wege die Stätten seiner Begehrlichkeiten (Piesel, Post, Puff) erreichte. Solche Anlegestellen lief sein Schiff nicht allzu häufig an. Ein positives Beispiel: Bombay, wo Jan Maat aus dem Hafentor des Alexandra Docks tretend ohne vorherigen finanziellen oder zeitlichen Aufwand schon vor der Hauptpost im Zentrum der Metropole stand. Auf dem Bürgersteig davor klapperten die Schreibmaschinen der schreibkundigen Dienstleister inmitten eines Gewusels an eifertigen Männern und Frauen in ihren bunten Saris. Jeder Kenner der geographischen Verhältnisse kann sich ausmalen, welche Stelle im Beliebtheitsranking der Überseehafen Rostock eingenommen hätte, dessen Lage nur mit heutigen Containerhäfen weit vor den Toren der Städte vergleichbar ist. Wenn sich der Seemann kein Taxi leisten konnte oder wollte, blieb nur die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel übrig, um auf seinen Dampfer zu kommen oder im Idealfalle von dem fort. Reiste der Seemann mit dem Nachtzug aus dem Süden der Republik an und stand früh um 5 Uhr auf dem lausigen Rostocker Bahnhofsvorplatz, gehörte allerdings ein Taxi zur ersten Wahl. Dessen Nutzung besaß den unschätzbaren Vorteil, der in den 60ern noch dem Seemann zugestanden wurde, bis vor die Gangway gefahren zu werden und nicht den Seesack, um bei Jack London zu bleiben, wie die Goldgräberausrüstung entlang des zugefrorenen Klondike-River über Kilometer am Kai von Hafenbecken A oder B entlang schleppen zu müssen.

Darüberhinaus machte die Deutsche Reichsbahn dem Seemann ein unschlagbares Angebot. Für eine ganze runde Alu-Mark fuhr ein Personenzug über 12 km in nicht mal einer halben Stunde vom Rostocker Hauptbahnhof bis zum Haltpunkt Überseehafen Nord. Und das im stündlichen Rhythmus, allerdings nicht über den ganzen Tag hinweg. Zwischen 19 und 1 Uhr sprang der VEB Nahverkehrsbetrieb mit einer Omnibusschnelllinie im erweiterten Linienverkehr zwischen Rostock und dem Überseehafen ein. Die Fahrt kostete ebenfalls nur eine Mark. Die traditionelle Verbindung zwischen Stadtzentrum und Überseehafen lief jedoch noch lange Jahre die Bahn ignorierend über Gehlsdorf. Für die Benutzung der Fähre über die Warnow zwischen Rostock-Kaputzenhof und Gehlsdorf waren wenige Pfennige zu entrichten. Nach einem Marsch zum Gehlsdorfer Kirchenplatz kurvte der Linienbus über die Dörfer Langenort, Oldendorf und Krummendorf zum Überseehafen Petersdorf. Mit dieser Linie entsprach Gehlsdorf dem vom Überseehafen am ehesten erreichbaren Punkt der Zivilisation, wo Hein Seemann die Puppen tanzen lassen konnte. Die Gaststätte „Zur Linde“ genoss unter dem Namen „Zum dicken Pisser“ (sic!) in den Pioniertagen der Deutschen Seereederei Anfang der 1960er-Jahre einen legendären Ruf. Aber das hat im Sinne unserer Geschichte höchstens noch mit einem kleinen Spiel um das Wörtchen „Bahnhof“ zu tun, von dem jeder Seemann weiß, dass dahinter die Loks puffen und davor die Puffs locken.

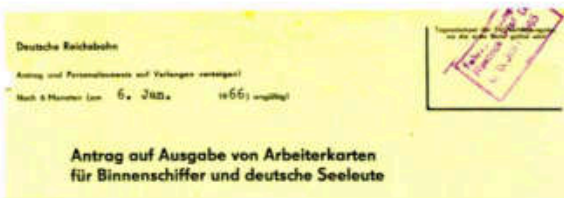
Lange Zeit konnten die Seeleute mit der Deutschen Reichsbahn zwischen ihrer Heimatadresse und dem Liegeort des Schiffes verbilligt reisen. Dazu war ein „Antrag auf Ausgabe von Arbeiterkarten für Binnenschiffer und deutsche Seeleute“ am Schalter vorzulegen. Das DIN A4 Blatt beinhaltete eine Bescheinigung des Schiffseigners, die an Bord ausgestellt wurde, sowie eine polizeiliche Bescheinigung durch eine Meldestelle der Volkspolizei oder

den Rat der Gemeinde. Da die Gültigkeit des Antrages nach einem halben Jahr erlosch, bedeutete das Verfahren einen unverhältnismäßigen Aufwand, um die Vergünstigung in Anspruch zu nehmen, vor allem für den, der sich mit einem Typ IV-Schiff

auf Monate unterwegs befand und den Antrag nach einmaliger Nutzung ins Altpapier legen konnte. Kümo-Fahrer profitierten zweifellos davon. Später hatte es sich erledigt mit den „deutschen Seeleuten“. Es fuhren nur noch solche, die sich nicht nur „deutsch“, sondern auch „demokratisch“ hätten nennen müssen. Bevor sich die Eigenstaatlichkeit der Republik herumgesprochen hatte, wurde die Nationalität deren Bewohner im Jargon der Einwanderungsbehörden als „doubtful“ (zweifelhaft) bewertet. Das betraf besonders mitreisende Ehefrauen, die deshalb in der Crewlist als Besatzungsmitglieder geführt wurden. Auch der Politoffizier stellte dort als AB-man sein Licht unter den Scheffel, später dann als Super Cargo oder Staff Officer.

Die Heimatorte vieler Seefahrer lagen in „den Schluchten“ südlich von Berlin, und die Fahrten mit der Reichsbahn entbehrten durchaus nicht eines gewissen Reizes, falls Kudde mit japanischen Teeservices oder Plüsch-Koalas aus Singapore ins Binnenland reiste, vor allem wenn es gemeinsam mit Kumpels in den wohlverdienten Urlaub ging.

Ein Paradebeispiel gab der Chefsteward in froher Runde einst zum Besten: Er fuhr mit seinem guten Freund, dem Storekeeper, von Rostock im D-Zug nach Karl-Marx-Stadt, um dort in die Regionalbahn nach Reichenbach im Vogtland umzusteigen. Der Anschluss klappte, er machte es sich bequem und als unser Herrscher über die Bierlast wieder einmal einen Blick aus dem Fenster warf, befand er sich immer noch in Karl-Marx-Stadt. Allerdings stand sein Zug jetzt auf dem Abstellgleis. Wie das? Die zwischen der Küste und den Schluchten in der MITROPA genossenen kühlen Blondes aus Radeberg hatten ihre Wirkung nicht verfehlt und den Tiefschlaf derart befördert, dass Hein Seemann das Aussteigen in Reichenbach verpasst hatte, wieder mit nach Chemnitz rollte und selbst hier Ankunft und Aussteigen verschief. Eifrige Zugbegleiter, die durch die Abteile eilen, um Fahrkarten zu kontrollieren und ihn hätten wecken können, wurden in den Zeiten der sozialistischen Menschengemeinschaft auf Nebenstrecken oft nicht als notwendig erachtet. Es fuhren weniger Reisende mit, welche die Bahn hätten beschießen oder das Zugpersonal abstechen wollen.



In den 1970er-Jahren während der kurzen Dauer des ungehinderten Grenzverkehrs mit Polen, vor den Zeiten von Solidarność, lag Stettin in der Gunst des Seemanns, der seine Heimat in Berlin und südlich davon wusste, näher als Rostock. Reisen zwischen dem Heimatort und Stettin dauerten weniger lang und lagen auf Grund des Auslandstarifs der Bahn finanziell günstiger als die Fahrt nach Rostock. Und so war es durchaus sinnvoll und problemlos möglich, während einer Liegezeit des Schiffes in Stettin in Kurzurlaub zu gehen oder die Ehefrau anreisen zu lassen. Die Bahnfahrt von und nach Berlin-Lichtenberg trug ebenso zur Erträglichkeit mehrmonatiger Werftaufenthalte in Stettin bei. Zusätzlich erleichterte der problemlose Umtausch von Mark der DDR in polnische Zloty das Leben in jener Hafenstadt. Diese Gegebenheiten machten bewusst, dass Stettin einst als der Hafen von Berlin galt, so wie Civitavecchia von Rom, Santos von Sao Paulo oder Yokohama von Tokyo, und der Hafen am Oderhaff das darstellte, was heute Warnemünde für einen Berlin-Trip der Kreuzfahrttouristen ist. Ein ausgesprochenes Glück für Rostock, dass sich Polen seinerzeit mit einer Revision der ursprünglich gezogenen Oder-Neiße-Friedensgrenze durchsetzen konnte, welche die Einbeziehung der westlich der Oder gelegenen Hafenstadt in sein

Staatsgebiet beinhaltete. (Vgl. BG VII, Siegfried Schlegel, „Zwischen den Zeiten“) Rostock läge sonst noch immer im Dornröschenschlaf und eine Deutsche Seereederei Stettin hätte mit einer von Anfang an hervorragenden Infrastruktur samt Autobahn-Anbindung ins Binnenland einen womöglich noch rasanteren Aufschwung genommen als gehabt. Diese Annahme durfte zwar nie geäußert werden und ist noch immer politisch unkorrekt, aber der Seemann machte sich halt seine Gedanken, wurde er doch nur zu oft in seiner Berufsausübung mit der hohen Politik konfrontiert. Und das immer noch, wenn sein über die Jahre und Jahrzehnte erlangtes Weltbild mit dem aktuellen Tagesgeschehen kollidiert.

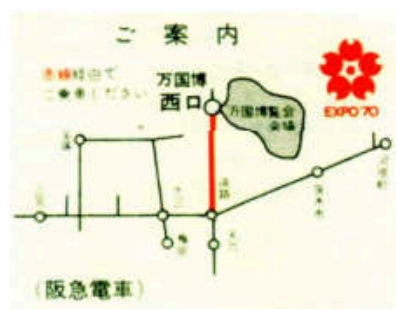
Weniger lustig gestaltete sich das Reisen, wenn es durch den antifaschistischen Schutzwall gen Westen oder von dort in den sicheren Schoß der gut bewachten Heimat zurück führte. Der „Eiserne Vorhang“ wurde auf der Bahnfahrt von Rostock nach Hamburg zwischen Herrnburg und Lübeck als wahr und wahrhaftig empfunden. Der Zug fuhr am späten Nachmittag in Rostock ab. Die Grenzabfertigung wurde distanziert beobachtet. Hein Seemann hatte sich nichts vorzuwerfen, vielmehr nahm ein Gefühl der Überlegenheit gegenüber den Grenzern in seinem Innersten Platz. Was dachten diese Genossen, wenn sie solche jungen Menschen mit einem „Gehet hin in Frieden“ verabschiedeten? Eine Chance, die sich ihnen selbst nie eröffnen würde. Gleichwohl mag so manchem Rentner, der mit im Abteil saß, das Herz in die Hose gerutscht sein dank des Glases hausschlachtener Leberwurst, das er für die lieben ausgehungerten Verwandten im Koffer bei sich trug. Auch das Umfeld des Grenzaufenthaltes bei Herrnburg auf quasi offener Strecke verhinderte eine optimistische Grundstimmung zu verbreiten. Einige Lampen am Gleis erhellten die Umgebung, sonst herrschte aus dem Fenster schauend ringsum tiefste Finsternis wie auf der sonnenfernen Seite des Mondes. Der Reisende glaubte in diesem Szenario förmlich das Gekläff der Deutschen Schäferhunde zu hören, welche die Grenze bewachten. Agententhiller mit grimmig blickenden Uniformierten ließen grüßen. Der Zug rollte wieder an. Nur wenige hundert Meter weiter urplötzlich ein heiter stimmendes Lichtermeer. Der Blick fiel in hell erleuchtete Wohnzimmer schmucker Einfamilienhäuser, die den Bahndamm säumten. Lübeck-Eichholz! Welch ein befreiender, kontrastreicher Übergang zwischen den Welten.

Auch Ab- und Anreisen von Springern und Stammbesatzungsmitgliedern zu den Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range mit der Eisenbahn über mehrere Ländergrenzen hinweg besaßen scheinbare Normalität – solange der Betrachter dem elitären Kreis der DSR-Seefahrer angehörte. Vor dem Hintergrund, dass außer „Offizieren im besonderen Einsatz“ und anderen Staatsdienern oder Rentnern nur eine Handvoll gemeiner Werkstätiger die Grenzbefestigungen ungehindert passieren durfte, verstanden sich diese Reisen auf der Schiene über kürzere oder längere Distanzen zu oder von den Schiffen aber keineswegs als Selbstverständlichkeiten, sondern als Unternehmungen, die dem Abenteuer Seefahrt an sich in nichts nachstanden. Heutzutage reist oder vagabundiert jeder wie er mag durch Europa wie einst durch Afrika zu Zeiten der Großen Entdeckungen, ob er nun auf diesem Kontinent beheimatet ist oder nicht, und selbst die Seefahrt hat an Exklusivität eingebüßt. Damalige Befindlichkeiten sind kaum noch nachvollziehbar. Aufenthalte in Hamburg oder Bremen und das Passieren der Mole Warnemünde hinaus in die Welt gehörten einst für die Seefahrer der DSR zur Routine, aber wenn der Seemann von Hamburg über Oebisfelde hinter den Streckmetallzaun zurückkehren wollte und plötzlich zum Umsteigen mitten im Lande des Klassenfeindes auf dem Bahnhof von Hannover stand oder wenn er gar zur Verblüffung der Grenzbewacher über Berlin-Friedrichstraße wieder einreiste, das machte den Wanderer zwischen den Welten schon nachdenklich. Der Job eines DSR-Seemannes war politischer als mancher dachte. Die Sicherheitsorgane wussten das und kümmerten sich, wie mancher früher oder später aus seiner Akte zu erfahren bekam.

Es konnte noch interessanter werden, wenn sich Hein Seemann im bajuwarischen München wiederfand, falls die Ablösung der Besatzungen per Bahn während des Golfeinsatzes in den Mittelmeerhäfen durchgeführt werden musste; weil die Fluglinie zwischen Schönefeld und Zagreb zu Leipziger Messezeiten ausgebucht war. Hat es jemand jemals bei solcher Gelegenheit bis ins Hofbräuhaus geschafft? Das wäre noch eine Anekdote wert. Falls der Besatzungstausch über Zagreb klappte, ließen sich damit natürlich wieder Zugfahrten verbinden, diesmal durch die landschaftlichen Schönheiten Jugoslawiens, vorbei an rückständigen Gemarkungen, nach oder von den Liegeplätzen der Schiffe in den Häfen von Rijeka und Koper oder während der Reparaturen in der Werft „Victor Lenac“ in Rijeka. So stand an manchem Anfang und manchem Ende einer Flugreise noch eine Bahnfahrt.

Was in späteren Zeiten außerhalb jeglicher Erwägungen lag, wurde bis Anfang der 1970er-Jahre von großmütigen Kapitänen noch toleriert, von Hamburg oder anderen Häfen zu Verwandtenbesuchen, auch mit der Bundesbahn über kürzere oder längere Entfernungen, durch die westdeutsche Republik zu reisen, als diese noch mit dem Slogan warb: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ In der Gegenwart müsste der Seemann Zweifel hegen, ob er bei solchem Ausflug wohl noch vor dem Auslaufen auf seinen Dampfer zurückkäme. Damals wurden Gefühle geweckt, die seltsam befreiend wirkten, auch wenn es heute pathetisch klingen mag. Entgegen jeder Propaganda war dem Klang der Stationsnamen nach dies kein Ausland, durch dessen Gefilde der Zug rollte, in dem der Seemann sich mitsamt seiner vor einem halben Jahr angetrauten mitreisenden Ehefrau als Privatperson und nicht im dienstlichen Auftrag unterwegs befand. Wem sonst hinter den Drahtverhauenen Heimischen im jugendlichen Alter wurde damals eine solche Fahrt gegönnt? Welch ein Glück für den DSR-Seemann, dass er sich für diesen Genuss nicht erst in den Rücken schießen lassen musste.

Mit innerer Anspannung wurde die Zugfahrt von Kobe nach Osaka zur Weltausstellung „Progress and Harmony for Mankind“ 1970 angetreten, weil sich keiner der neugierigen Jan Maaten sicher sein konnte, ob bei den japanischen Schriftzeichen, die sich nicht deuten ließen, und den schon damals verschiedenen Eisenbahngesellschaften, deren Züge an ihren eigenen Bahnsteigen hielten, in Kobe der richtige genommen werden würde. Darüberhinaus musste in Osaka nochmals umgestiegen werden. Von Millionen Japanern abgesehen, bekamen nur wenige Menschen die



Fahrkarte von Kobe nach Osaka (1970)

Möglichkeit jenes Areal bei Osaka auf sich wirken zu lassen. Und für den Preis, drei Mark für die Bahnfahrt und acht Mark Eintritt, den der Seemann dafür zu entrichten hatte, lohnte sich das Spektakel allemal. 378.834 Besucher wurden an jenem Tage gezählt, wie am Folgetag in der Zeitung zu lesen war, und das Gedränge vor den Pavillons hatte dem entsprochen. Vor denen der japanischen Konzerne, USA und Sowjetunion kilometerlange Schlangen, nur Kuba präsentierte sich weniger



Gelände der Expo 1970 in Osaka (Postkarte)

überlaufen. Zum (bundes-)deutschen Pavillon gehörte eine kugelförmige Music Hall mit wörtlicher Rundumbeschallung, in die moderne Kompositionen von Karlheinz Stockhausen eingespielt wurden. Hein Seemann hatte auf Bach und Beethoven gehofft. Aus Rache für den dort gebotenen Ohrenschmaus besuchten im nächsten Jahr 50.000 Japaner weniger Schloss Neuschwanstein. 55 Jahre später eröffnete übrigens die Weltausstellung Expo 2025 auf einer künstlichen Insel im Hafen von Osaka ihre Pforten unter dem Titel „Designing Future Society for Our Lives“.

Bei Bahnfahrten von Yokohama nach Tokio stand Hein Seemann mit der Orientierung vor ähnlichen Problemen und mancher wurde deshalb abgeschreckt, sich auf dieses Abenteuer einzulassen, obwohl die Ginsa zweifellos lockte. Für den Trip fanden sich trotz dieser Widrigkeiten immer noch genügend Interessenten unter dem seefahrenden Volk. Erstaunlich, wie um den Bahnhof von Yokohama herum unter der Erde das Leben pulsierte. Nur die Promenaden des Leipziger Hauptbahnhofs haben dieses geschäftige Treiben hierzulande inzwischen fast erreicht.

Mit den aufmerksamen Augen des Touristen wurde das flache flämische Land mit seinen Dörfern und Städtchen auf der Bahnfahrt von Antwerpen nach Brüssel betrachtet. Der Wohlstand schien bescheidener als an bundesdeutschen Bahnstrecken zu sein, wurde festgestellt. Vor solchen unautorisierten Ausflügen wurde offiziell gewarnt, aber es wäre ein Frevel gewesen, eine Chance, die nahe belgische Hauptstadt mit ihrem herrlichen Marktplatz und den anderen Sehenswürdigkeiten in Begleitung der mitreisenden Ehefrau oder solo zu besuchen, nicht beim Schopfe zu fassen. Wenn die Westverwandtschaft nicht während der Liegezeit in der Mercantile Werft Antwerpen auf dem Dampfer auftauchte, soll mancher auch mal per Bahn kurz rüber ins Bundesgebiet gerutscht sein. Drei Stunden bis Köln, das ließ sich machen, war allerdings ohne Schengen mit dem erheblichen Risiko verbunden, von den Grenzen nicht wieder nach Belgien und zurück auf den Dampfer gelassen zu werden. Als unattraktive, pure Zeitverschwendung konnte die Reise über 35 Kilometer mit der Vorortbahn von Tilbury Town, den von London am weitesten entfernten Docks an der Themse, nach London-Fenchurch Street verbucht werden. Auf die wäre gerne verzichtet worden, wenn das Schiff in den heutigen Docklands von London hätte festmachen können und damit einen zentrumsnahen Liegeplatz bekommen hätte. Von der U-Bahn-Station Tower Hill führte die Fahrt weiter mit der „Tube“ über Charing Cross zu den berühmtesten Stätten in London und im gesamten British Empire: Buckingham Palace, Trafalgar Square, Westminster Abbey. Ob erlaubt oder nicht, ob dienstlich oder privat, ein Abenteuer bedeuteten solche Ausflüge allemal und sie boten vor dem Hintergrund der Reisebeschränkungen für den Rest des Volkes einmalige Gelegenheiten.

Ganz großes Kino bot eine Reise mit der Transsibirischen Eisenbahn von Peking nach Berlin oder umgekehrt. Der Leitende Technische Offizier Siegfried Lemke hinterließ von seiner Heimreise aus einem chinesischen Hafen in die Heimat für eventuelle „Nachahmer“ aus den Reihen der DSR eine Reihe von Hinweisen: „Die Fahrt durch die Mongolei sollte man stets bevorzugen und wegen der größeren Sauberkeit einen chinesischen Zug wählen. Der Aufenthalt auf normalen Stationen beträgt 5, 10 oder max. 15 Minuten. Die Abfahrt des Zuges erfolgt ohne kurzfristige deutliche Ankündigung. Man muss laufend auf Zug und Zeit achten, wenn man den Wagen verlassen hat. Die Grenzabfertigungen verliefen verblüffend reibungslos. Verständigung war stets in Englisch oder Russisch möglich. In Erlian an der chinesisch-mongolischen Grenze und in Brest wurde der Radsatz gewechselt. Alle Grenzen wurden in der Nacht passiert. Tagsüber ließ sich somit ohne Unterbrechung die vorbeiziehende Landschaft betrachten. In Erlian konnte man den Zug vor dem Wechsel der Radsätze verlassen und sich in das Bahnhofsgebäude begeben. Die Speisewagen wurden an jeder Grenze ausgewechselt. Das Essen im chinesischen als auch im sowjetischen Speisewagen

war nicht zufriedenstellend, der Tee jedoch gut. Ab Brest wurde bereits ein MITROPA-Wagen eingesetzt. Man konnte sofort in jeder Währung bezahlen, auch in Mark.“

Anfang 1980 reiste auch ein Teil der Besatzung des Typ IV-Schiffes HALBERSTADT von Fernost mit der Transsibirischen Eisenbahn gen Heimat. (s. Hartmut Hofer, „Mit der Transsib auf Heimatkurs“ in diesem Band)

Abenteuer des Schienenstranges – sie kamen auch ganz unspektakulär daher. Mit der Straßenbahn für ganze 20 Cent (10 Pfennige) in der 1. Klasse quer durch die City von Victoria auf der Insel Hong Kong oder rauf zu deren Gipfel mit der Peak Tram, um von dort oben einen Blick auf sein zwischen Victoria und Kowloon in der Bucht vor Anker liegendes Schiffchen zu werfen. Oder welcher Seemann hat nicht in Hamburg die U-Bahn benutzt und den überwältigenden Blick auf den Hafen zwischen den Stationen Baumwall und Landungsbrücken genossen? Wer ist nicht in Rotterdam, dem der Fußmarsch vom Waalhaven durch den Eurotunnel zu müßig schien, zur U-Bahnstation Zuidplein in Richtung Central Station

gepilgert und hat unterwegs innige Bekanntschaft mit mindestens drei Haufen Hundedreck gemacht? Wessen Schiff in Santos festmachte, der musste mit der Bergbahn auf den mitten in der Stadt gelegenen Monte Serrat gefahren sein, um von dort oben einen überwältigenden Blick auf das streng geometrisch ausgerichtete Straßennetz bis zur Linie der Hochhäuser an der Seeseite zu werfen. DSR-Seeleuten, die mit ihrem



Eintritt Adelsberger Grotte, Slowenien

Schiff in Rijeka lagen, wurde es ermöglicht mit dem Bus ins slowenische Postojna zur Adelsberger Grotte zu reisen und für 50 Dinar mit einer Bahn tief in die Höhle hinein, um sich dort die in völliger Umnachtung lebenden blinden Grottenolme anzuschauen, die sonst nur noch in den Katakomben des Berliner Regierungsviertels vorkommen.

Last but not least: Nachdenkliches für den Autor verband sich auch mit einer Zugfahrt im Sommer 1965 von Gdynia (Gdingen/Gotenhafen) nach Gdansk (Danzig), verbunden mit Zwischenstopp im einst und heute wieder mondänen Badeort Sopot. Mit dem damals erlaubten Umtausch von 32 Mark der Deutschen Notenbank konnte der Fahrpreis über 24 Kilometer von 5,50 Zloty locker beglichen werden. Hier ließen sich Gedanken über die wechselvolle Geschichte dieses Landstriches der Kaschuben nicht verdrängen. Sie weckten im Autor emotionale Empfindungen, die sicherlich auch mit seinem Erzeuger zusammenhingen. Der verließ gerade einmal 25 Jahre früher, im Oktober 1940, Gotenhafen mit dem Schweren Kreuzer ADMIRAL SCHEER zu einer erfolgreichen Kaperfahrt bis in den Indischen Ozean vor die Ansteuerung von Mombasa. Jetzt traf in diesem polnischen Hafen ein Flottenverband der Volksmarine zufällig auf die aus Indien kommende HALBERSTADT. Die Besatzungen trennten Welten, obwohl sich beide auf seefahrerische Traditionen beriefen. Hier die braungebrannten Lords im Khakipäckchen mit Deutschlandgürtel von Van Hulle Shippers, Antwerpen, in Nachfolge der Crew von der BOUNTY, dort die Blauen Jungs im Kieler Hemd, auf ihren grauen Schießblechen eher jenen von der ADMIRAL SCHEER nacheifernd.

60 Jahre später, 2025, bietet AIDA cruises, einstiges Kind der DSR, Minikreuzfahrten von Warnemünde nach Gdingen mit Ausflug nach Danzig an, während die Deutsche Seereederei selbst und die Volksmarine längst Geschichte sind. Im Laufe dieser verfloßenen Zeit

ist auch so manches andere des hier Beschriebenen Historie geworden. Gleichwohl hat manches aus jenen Tagen in fataler Weise wieder an Aktualität gewonnen – Ost-West-Konfrontation bei verschobenen ideologischen Grenzen gen Ural, unerträgliche Scharfmacherei und Opponenten unterstellte „Boykotthetze“, die Fleischwerdung von Revanchisten aus den 1950ern der DDR-Propaganda. Alles dem ehemaligen DSR-Seemann nur allzu gut bekannt. Doch zum Glück wiederholt sich Geschichte nicht, trotz Unkenrufen. „Man kann nicht zweimal in denselben Fluss steigen.“ (Heraklit) *Panta rhei* – alles bewegt sich fort und nichts bleibt.

Auch deshalb können obige Ausführungen keinesfalls als pauschale Aussagen über die verschlungenen Pfade der Seefahrer jenseits ihrer Schiffe in den vier Jahrzehnten der DSR verstanden werden. Andere Zeiten, andere Linien, andere Schiffe, andere Heuern, andere Kapitäne, andere Schienenstränge. Ob mit oder ohne Wege übers Land, ob nach langen Vietnamreisen oder stürmischen Kümo-Fahrten – eines vereinte nach Rückkehr in den Heimathafen alle wieder: Das Wörtchen „reisefertig“, denn Jobs, deren Besitzer den lieben Gott einen frommen Mann sein lassen konnten, gab es an Bord eher selten.

Heutzutage müsste vermutlich jeder Mitmensch derartige nahezu touristische Gelegenheiten, die sich aus dem Job heraus ergeben, als „geldwerten Vorteil“ bei gierigen Finanzbeamten versteuern. Jack London ließ seine Helden auf der Schiene die United States durchqueren. Ein Seemann der DSR nahm diese in der ganzen Welt unter die Räder. Er erkundete den Globus, soweit ihn die Füße trugen. Das erfüllt die meisten von ihnen noch immer mit einer gewissen Genugtuung. Diese Vielzahl an Reisegelegenheiten soll ein moderner Seefahrer der Containergeneration erst einmal nachmachen. Vielleicht auch ein Grund, warum DSR-Seeleute nicht „einfach abhauen“, was die führenden Genossen allerdings nicht rafften. Und er nahm die prägende Erkenntnis mit, dass Hafenumgebungen nicht solche sind, in denen Ferienressorts liegen und die Villen der Reichen und Schönen stehen. Mögen seine Reisen zu Wasser und zu Lande nicht viel bewirkt haben, weder im eigenen Portemonnaie noch zum persönlichen Wohlergehen oder gar wie einst verbreitet für Frieden und Völkerfreundschaft, so doch eines: Er lässt sich nicht für dumm verkaufen und ist keiner, der nicht weiter denken kann als eine fette Sau hupft. Entgegen aller Altersstarre lässt das Gegenwärtige auch ihn nur mit dem Kopf schütteln. Ließe sich daraus Energie gewinnen, wäre mindestens Ostdeutschland längst klimaneutral. Apropos Landgang: Weltoffenheit, dieses von den Medien permanent strapazierte Attribut, kann nicht der von sich in Anspruch nehmen, welcher in Leipzig drei Chinesen mit dem Kontrabass auf der Straße sitzen sah, sondern der DSR-Seemann, der die Hafenstädte an Nord- und Ostsee durchstreifte oder die an den Gestaden des afrikanischen Kontinents, an Südamerikas Küsten und im Fernen Osten. Und wenn dort noch eine Jungfrau im Negligé am Fenster saß und ihm wie die Loreley zuwinkte, dann stand dem Seemann alle Welt offen, falls das Mädel nicht wie eine Schabracke im Wilden Westen so abgeritten aussah. Ahoi!

(In diesem Beitrag wurden keine unerlaubten Schreibweisen im Sinne des Rates für deutsche Rechtschreibung verwendet. Die Gerechtigkeit unter den Geschlechtern ist eine gesellschaftliche und gesellschaftspolitische Aufgabe – unter Vorbildnahme an Gepflogenheiten in der DDR – die nicht mit orthografischen Regeln und Änderungen der Rechtschreibung gelöst werden kann.)

Von Zügen und Menschen

Nicht von Mäusen und Menschen soll hier die Rede sein wie bei John Steinbeck, sondern von Menschen und Zügen in jedweder Bedeutung dieses Wortes.

1978 fuhr ich auf der NORDSTERN. Wir kamen mit Zellulose aus Klaipeda und hatten Weihnachten auf See verbracht. Die Ostsee war dicht zugefroren und wir hielten Ausschau nach Schiffen, um in deren gebrochener Rinne zu fahren. Dennoch saßen wir oft fest. In dem Falle versuchten wir durch ein Rückwärtskommando in unsere alten Fahrrinne zu kommen, um mit voller Fahrt voraus wieder eine neue Rinne zu brechen. Das gelang uns fast immer, aber manchmal mussten wir warten bis uns ein entgegenkommendes Schiff half.

Nach zwei Tagen näherten wir uns der Ostansteuerung von Stralsund. Es kam der 29. Dezember 1978. Über Stralsund Lotsenstation erhielten wir die Information: „Eisbrecher EISVOGEL erwartet Sie am Ruden und bringt Sie dann nach Stralsund.“ Mit nur zwei bis drei Knoten durchs Eis näherten wir uns dem Hafen. Mehrmals saßen wir fest und der EISVOGEL machte so viel verkehrt, dass er durch sein wildes Manövrieren uns eine große Beule verpasste.

Durch Rundfunk und Fernsehen waren wir bereits informiert worden – die Insel Rügen wurde durch ein Schneechaos von der Außenwelt abgeschnitten. Unterwegs hatten wir mehrere sowjetische Fischtrawler liegen sehen. Diese in Stralsund gebauten Schiffe sahen aus wie eingedrückte Sardinenbüchsen. Die ganze Außenhaut war zwischen den Spanten verformt. Einer der Trawler hatte sogar schon sein Lecksicherungssegel ausgebracht. EISVOGEL, Lotsen und Hafenschlepper wollten uns unbedingt noch vor der Nacht im Hafen haben. Wir sollten das letzte Schiff des Jahres werden. Dann standen wir vor der Klappbrücke. Die Brücke war zum Glück offen, Züge fuhren ja nicht mehr. Der EISVOGEL gab uns eine Schleppleine und hielt uns dadurch gut in der Mitte der Durchfahrt. Mehrmals mussten wir mit Anlauf an den Kai fahren, bis wir die dicken Eisschollen von dort weggedrückt hatten. Nach dem Festmachen wurde die Besatzung gewechselt und jeder von uns dachte nur noch daran, wie er nach Hause kommen würde.

Kurz nach 22 Uhr erreichte ich den Stralsunder Bahnhof. Was ich da sah, haute mich um. Hunderte Soldaten, die aus dem Weihnachtsurlaub zurück nach Prora oder ins Binnenland wollten. Ich dachte, ich sitze im falschen Zug. Das konnte ja heiter werden. Meine Fahrkarte hatte ich über Rostock und Magdeburg nach Wernigerode gelöst. Aber es fuhr kein Zug! Der Bahnverkehr lag im Norden zu dieser Stunde bereits in seinen letzten Zügen, wie man so schön sagt. Im Bahnhof harnten schon zwei mit vielen Fahrgästen besetzte, auf ihre Abfahrt

wartende Reisezüge aus. Ich bekam noch einen guten Platz im ersten Waggon des einen. Dieser und auch der Nachbarzug sollten beide über Anklam nach Berlin-Schöneeweide fahren. Die ganze Nacht verstrich und am 30. Dezember um 9 Uhr setzte sich unsere Lokomotive mit ihrer Wagenreihe hintendran endlich in Bewegung. Jede halbe Stunde blieb der Treck stehen. Nach einer Weile stoppte der Zug erneut und zwei Eisenbahner kamen ins Abteil. „Alle raustreten zum Schnee schippen!“



Soldaten der NVA beim Schneeräumen im Überseehafen Rostock

Kein schöner Zug von ihnen, aber sie hatten uns im Zug, als wir eine etwa sieben Meter hohe Schneewehe wegschaufeln mussten. Zug um Zug. Keiner murrte, nach zehn Minuten kamen andere Reisende zum Zuge, die wie wir fast bis zum letzten Atemzug drauflos schippten. Um 15 Uhr trafen wir in Berlin-Lichtenberg ein, danach war in Berlin-Schöneeweide Endstation. Ich hoffte, im Zuge des Aufenthalts wenigstens einen Kartoffelsalat mit Würstchen essen zu können, aber denkste, der Zug war abgefahren. Der Warteraum war brechend voll. Am späten Abend kam die Durchsage, dass wir mit einem Zug bis Berlin-Schönefeld fahren und dort in die Bahn nach Bad Brambach umsteigen könnten. Alle stürzten nun in diese Waggons. Enger ging es dort wirklich nicht mehr. In Schönefeld gab es keine MITROPA, absolut nichts, nur freies Feld. Alle Reisenden stürmten nach Ausstieg in den bereitstehenden Personenzug, dort war es wenigstens etwas wärmer als draußen. Eine Stunde dauerte es, bis sich dieser in Bewegung setzte. Aber er kam nur bis Rehbrücke, und dort stand er wieder zwei Stunden. Wir sahen dann unsere Lokomotive auf dem Nachbargleis vorbeifahren. Es wurde ungemütlich in den Eisenbahnwagen, in denen sich auch viele Studenten auf der Heimreise befanden. Bald wurden Rufe laut wie: „Hat denn keiner was zum Saufen dabei?“ Ich dachte an meinen schönen Wermutwein. Weil mir die Mädchen in meiner Nachbarschaft nicht unsympathisch waren, entnahm ich meiner Tasche eine Flasche Wein und eine Schachtel Astor. Was wurde ich dafür bestaunt. Die Raucherinnen unter ihnen machte ein Zug an meinen Zigaretten glücklich und die Weinflasche kam nie zurück, scheinbar hatten alle einen guten Zug drauf, sodass ich selber nicht mehr zum Zuge kam, aber es war plötzlich Stimmung in der Bude. Endlich kam die Lok zurück und brachte uns nach Potsdam. Nachdem alle Fahrgäste zum Verlassen des Zuges aufgefordert worden waren, fand das Abenteuer des Schienenstrangs seine weitere Fortsetzung. (Aus gegebener Veranlassung sei darauf hingewiesen, dass diese Aufforderung sowohl Frauen und Männer galt, als auch allen, die sich der Qualitätskontrolle durch den lieben Gott entzogen hatten, als er sagte: „Seid fruchtbar und mehret euch.“ Genesis 1,28 – Red.)

Auf dem Bahnhof in Potsdam noch mehr Menschen als in Stralsund. Ich hatte einen Stehplatz an der Tür zur MITROPA-Gaststätte mitten im Luftzug gefunden. „Seemann, hast du auch Schnaps? Dann bekommst du einen Sitzplatz“, sprach mich jetzt einer an. Wir einigten uns auf eine Flasche Hansen Rum und zwei Schachteln Astor. Als das abgemacht war, ging er zur MITROPA-Tür, stülpte beide Hände zum Sprachrohr und schrie in die MITROPA rein: „Dieter, der Zug nach Magdeburg steht bereit!“. Sofort verließen alle ihre Plätze und stürmten aus der MITROPA heraus. So war ich mit einem Sitzplatz zum Zuge gekommen und die geflüchteten Reisenden mussten zurückgekehrt sich erneut einen Platz ergattern.

Es stand aber tatsächlich noch ein Zug am Bahnsteig. Dabei handelte sich um jenen, mit welchem wir in Potsdam angekommen waren. Der Lokführer war schon 24 Stunden im Einsatz gewesen, lag scheinbar in seinen letzten Zügen, und hatte sich geweigert weiterzufahren. Nach einer Ruhepause von vier Stunden brach er mit seinem Gefährt und uns im Schlepp um 10 Uhr zur nächsten Etappe auf. Ein wahrhaftig feiner Zug von ihm. Je näher wir Magdeburg kamen, umso weniger Schnee ließ sich auf den Feldern und Wiesen erblicken.

Meine Frau hatte die Silvesterparty schon absagen wollen, aber jetzt fand sie nach meiner trotz aller Wirrungen geglückten Heimkehr doch noch statt. Ich allerdings erlebte den Jahreswechsel im Tiefschlaf. Fünfzig abenteuerliche Stunden auf der Reise von Stralsund nach Wernigerode – so eine lange Bahnfahrt, welche ich in zweifacher Bedeutung in vollen Zügen genoss, hatte ich noch nie erlebt und das alles mit unseren verbilligten Fahrkarten für zehn Mark und dreißig Pfennige ohne jede Zusatzkosten! Mehr Zug für kleines Geld ging nicht, dieser Einsatz hatte sich gelohnt.

Mit der Transsib auf Heimatkurs

Am 6. November 1979 verließ das Typ IV-Schiff HALBERSTADT unter Führung von Kapitän Klaus Krüger letztmalig den Überseehafen Rostock und trat seine finale Fernostreise an. Eine Reise ohne Wiederkehr. Die Besatzung wurde auf das nötigste Maß reduziert, unter anderem befand sich kein Politoffizier mehr an Bord. Ohne ideologische Betreuung überließ die Reederei somit Besatzung und Schiff schnöde ihrem Schicksal. Gleichwohl sollte die Reise der Crew nicht zum Verhängnis werden wie einst für jene auf dem Totenschiff YORIKKE, sondern sie kehrte gesund und munter, wenn auch auf verschiedenen Wegen, wieder in die Heimat zurück. Das Schiff hingegen ging den Weg aller Irdischen. Es wurde am Reiseende verkauft und alsbald verschrottet.

Die HALBERSTADT wurde als letztes aus der Reihe der Typ IV-Schiffe am 31. Mai 1961 vom VEB Warnowwerft, Warnemünde, an die Deutsche Seereederei abgeliefert. Reedereigeschichte hat sie im Besonderen deshalb geschrieben, weil der Frachter am 16. April 1972 im vietnamesischen Hafen Haiphong durch Raketentreffer der US Air Force schwer beschädigt wurde. Acht Jahre später ging sie nach ihrer Ankunft im japanischen Hafen Shimonoseki am 9. Januar 1980 außer Dienst. Schon einen Tag später lief das Schiff von Shimonoseki nach Taiwan ab und traf dort in Kaohsiung am 10. März 1980 zum Abbruch ein, der zwei Tage später begann.

Wie in jenen Tagen gängige Praxis, wurde der Frachter aber in Rostock erst noch mit Solidaritätsgütern für Vietnam beladen, wohin er, ohne Zwischenhäfen anzulaufen, auf Reise ging. Ein letztes Mal wurde nach vielen vorherigen Durchfahrten am 19./20. November der Suezkanal passiert, bevor das Schiff am Nikolaustag vor Singapore eintraf. Just an diesem Tage wurde noch einmal zur Freude der Besatzung Frischproviand übernommen. Der Aufenthalt war kurz, schon am darauffolgenden Tag wurde die nächste Etappe dieser Reise angetreten. Am 11. Dezember lief das Schiff in Da Nang ein. Der Naturhafen von Da Nang diente den US-Streitkräften im Vietnamkrieg als wichtige Marinebasis. Außerdem war die Air Base der Stadt der nördlichste Luftstützpunkt in Südvietnam und von großer Bedeutung für den Verlauf des Vietnamkrieges, bis die Stadt am 30. März 1975 von den Truppen der Volksbefreiungsarmee eingenommen wurde. Vor dem geschichtlichen Hintergrund der HALBERSTADT und des Hafens entbehrte das Anlaufen durch jenes Schiff nicht einer gewissen Pikanterie. War der Angreifer des Schiffes während dessen Liegezeit in Haiphong von hier aus gestartet?

Nicht weit, etwa 80 Kilometer in nördliche Richtung entfernt, liegt die alte Kaiserstadt Hué. Die muss der Vietnamreisende gesehen haben. Folgerichtig unternahm die Besatzung an einem der Liegetage aus den letzten Mitteln des Kultur- und Sozialfonds der Gewerkschaft eine Busfahrt entlang der Küste über die Nationalstraße 1 dorthin.

An einem Sonntabend, zwei Tage vor Heiligabend, erreichte das Schiff seinen letzten Löschhafen dieser Reise, Haiphong, diesmal ohne die Sorge vor US-amerikanischen Luftangriffen. Die Feierlichkeit zum Weihnachtsfest fanden in der Veranda in den vorderen Aufbauten statt. Sie unterschieden sich nicht viel von vorher erlebten – mit einer Ansprache des Kapitäns, dem Verteilen von Telegrammen aus der Heimat durch den Funkoffizier und einer schönen Bescherung, ganz ohne Zweideutigkeit der Wörter.

Schon am Silvestermorgen wurde Haiphong wieder verlassen, wahrhaftig ein Traum von allen, die sich noch an monatelange Liegezeiten in diesem Hafen erinnern können. Am Abend befand sich das Schiff bereits vor der Hainan-Straße zwischen der gleichnamigen Insel und dem chinesischen Festland. Diese durfte nur bei Tageslicht passiert werden. Deshalb ging



MS HALBERSTADT in Hamburg

der Dampfer vor der Passage vor Anker und bei Ruhe im Schiff wurde feierlich ins Jahr 1980 gegangen, welches in dessen Verlauf für alle Besatzungsmitglieder mindestens eine neue Heuer auf einem anderen Dampfer bedeuten würde. Am Neujahrstag wurde die Straße passiert. Die letzten Tage der HALBERSTADT unter der Flagge der DSR verstrichen im Verlaufe der Reise gen Norden zum japanischen Hafen Shimonoseki, wo sie am 6. Januar um 12 Uhr festmachte.

Zwei Tage später fand in der Offiziersmesse im kleinen Rahmen die Verkaufsveranstaltung mit der Schiffsleitung, dem Vertreter des DDR-Außenhandels und einem Vertreter des Käufers statt. Höflichkeiten wurden ausgetauscht, Ansprachen gehalten, auf einen guten Geschäftsabschluss angestoßen und am Büfett zugelangt.

Einen Tag später verließ die Crew das in einem fahrtüchtigen Zustand befindliche Schiff, selbst die Kojen waren alle frisch bezogen worden. Manche DSR-Seeleute haben auch anderes erlebt, wenn von ihnen in den 60er-Jahren ein Alttonnage-Dampfer übernommen wurde. Vieles von Interesse als eventuelles Erinnerungsstück musste angesichts der langen bevorstehenden Heimreise zurückgelassen werden, manches an beweglichem Gut wäre noch „sicherzustellen“ gewesen, Wertvolles wie die Sextanten oder rein Ideelles wie ein buntgestreiftes typisches DSR-Handtuch. Auf J.G.FICHTE wurden vor dem Verkauf im Juni 1979 sogar die Kleiderhaken als Andenken von der Wand geschraubt. Dabei handelte es sich allerdings um gute emaillierte Ware aus Messing, die jedem Angebot aus dem HO-Industriewarenladen standhalten konnte. In unserem Falle wurde zumindest die Transitlast vor dem Vonbordgehen noch einmal geplündert. Zusätzlich sollten ja auch noch Souvenirs aus Nippon in den Koffer oder Seesack passen.

Um 12.30 Uhr machte der LTO Weinl als letzter das Licht aus und ging über eine Lotsenleiter von Bord. Schon lagen die Schlepper bereit, welche das Schiff zum Abwracken nach Kaohsiung bringen sollten. Adé, du treues Schiff, du warst vielen DSR-Seeleuten über eine kürzere oder längere Zeit Heimat und Broterwerb gewesen. Für uns begann das Abenteuer der Heimreise um den halben Globus.

Im geschlossenen Verband bestieg die gesamte Besatzung einen Bus und fuhr über die Kannon Bridge nach Moji, Richtung Flugplatz Fukuoka. Nach der Ankunft dort und der Abgabe des Gepäcks reichte die Zeit noch für eine Stadtrundfahrt aus, bevor das Flugzeug nach Tokio um 18 Uhr startete. Anderthalbe Stunde dauerte der Flug und mit einem

Bus erreichten wir unser Hotel um 20.30 Uhr. Für eine Stadtrundfahrt in Tokio am nächsten Tag langte der Rest der Gewerkschaftsgelder einschließlich eines Besuches auf dem Tokio Tower immer noch aus.

Nun trennten sich unsere Wege. Der größte Teil der Besatzung flog von Tokio über Frankfurt nach Berlin. Die Abenteuerlustigeren unter uns wollten den Weg mit der Transsibirischen Eisenbahn zurücklegen. Diese Art der Heimfahrt hatte unser Purser organisiert, Krzysztof Skoczylas aus Walbrzych, einst Waldenburg in Schlesien. Krzysztof war in der Reederei für sein Organisationstalent bekannt und diese Eisenbahnreise kam nur durch seine guten Kontakte zur Wirtschaftsabteilung zustande. In dieses Abenteuer des Schienenstranges stürzten sich die gesamte Nautik vom Kapitän bis zum Third in meiner Person und der Purser. Dazu noch drei Leute aus der Wirtschaft, Assis und Matrosen, insgesamt ein

gutes Dutzend risikofreudige Erlebnishungrige. Für die längere Reise quer durch Sibirien mussten im Gegensatz zum Flug Urlaubstage bzw. freie Tage gespendet werden. Soweit ging das Entgegenkommen der Reederei dann doch nicht. Aber dieses Opfer brachte jeder gerne für das bevorstehende unwiederbringliche Erlebnis.

Also flog das Fähnlein der 12 Wagemutigen zuerst von Tokio binnen einer Stunde nach Niigata und von dort zwei Stunden später mit einer Aeroflot TU 154B gen Sibirien. Wiederum zwei Stunden später landete die Maschine in Chabarowsk, nachdem die Uhren um eine Stunde zurückgestellt worden waren. Und wie es von Sibirien erwartet wurde, betrug die Außentemperatur minus 37 Grad Celsius. Das Hotel bot eine gute Unterkunft, die Verpflegung konnte dieses Prädikat leider nicht erfüllen.

Am nächsten frühen Morgen unternahmen wir einen kleinen Rundgang durch die Stadt. Wie es die Außentemperaturen schon versprochen, saßen die Verkäuferinnen mit dicker Winterbekleidung in den Kaufhallen. Selbst der Versuch zu fotografieren scheiterte, die Mechanik des Apparates blockierte. Bereits um 12 Uhr erfolgte die Abfahrt zum Bahnhof. Um 13:40 Uhr, nach mitteleuropäischer Zeit 9 Uhr, setzte sich der Zug mit den in Ammendorf



Blick vom Tokio Tower (1979)



Am Kaiserpalast in Tokio



Siedlung in Sibirien

gebauten Waggonen in Bewegung. Leider reichte der Platz in der 1. Klasse nicht aus und so musste der Third mit einem 4-Mann-Abteil in der 2. Klasse vorlieb nehmen.

Alles war sehr dreckig. Auf den Toiletten lag kein Papier, das Porzellan sehr kalt und teilweise mit Eis überfrozen. Am meisten zeigten sich unsere Mädels darüber schockiert. Als Pluspunkt mag wohl gelten, dass in jedem Wagen ein russischer Verantwortlicher für die Belange der Passagiere zur Verfügung stand. Er kochte auch das Wasser für die Zubereitung des Tees – mit Kohlefeuerung. Tee konnte laufend bestellt werden.

Schnell fanden sich auch Mitreisende als interessante Gesprächspartner, unter anderem ein Mädel aus Lübeck, ebenfalls auf Heimatkurs. Sie hatte in Kalifornien gewelt und war dort auch zwei Monate mit Krabbenfischern unterwegs gewesen. Nun saß sie nach den Zwischenstationen Hawaii und Japan in diesem Orientexpress. Auch ein Australier, der nach Finnland wollte, hatte diesen beschwerlichen Weg gewählt.

Eine Möglichkeit in den Speisewagen zu kommen, verhinderte vorerst die Tür, die eingefroren war. Nach längerer Zeit wurde sie mit der Brechstange und unserem tatkräftigen Einsatz geöffnet. Doch nun war der Speisewagen derart überfüllt, dass auf eine Mahlzeit verzichtet werden musste. Abends wurde die Zugheizung abgestellt. Wir saßen im Abteil und hüllten uns in Decken ein. Jedem stand nur eine Decke zu. Nach längerer Diskussion mit dem Personal erhielt jeder eine zweite Decke. Mit diesen Decken fiel ich nach den Anstrengungen des Tages auch bald, ohne mich auszuziehen, in einen tiefen Schlaf, bis gegen 2.30 Uhr mir jemand mit Gewalt eine Decke wegzog. Dagegen wehrte ich mich heftig. Es stellte sich heraus, dass weitere Fahrgäste zugestiegen waren und die vorhandenen Decken nun nicht mehr ausreichten. Also musste ich alles, was ich bei mir trug, überziehen, um nicht zu erfrieren.

Ab dem frühen Morgen wurde dann wieder geheizt. Gleichwohl schliefen wir bis 12 Uhr, unter diesen Bedingungen wohl die beste Entscheidung, und versuchten dann einen Platz im Speisewagen zu bekommen. Nachdem wir uns bis dorthin durchgekämpft hatten, wurde uns mitgeteilt, dass es erst ab 14 Uhr etwas zu essen gebe. Also bestand nur die Möglichkeit über die deutsch-sowjetische Freundschaft etwas zu erreichen. Wir freundeten uns mit dem Kellner an und der brachte uns etwas Brot und Büchsenfleisch. Zu allem Überfluss herrschte das wahre Gegenteil von den auf der Speisekarte aufgeführten Speisen. Davon gab es fast nichts im Angebot. Endlich um 16 Uhr bot man uns etwas Warmes zum Verspeisen an – ein paar kleine Stückchen Fleisch mit Zwiebeln.

An diesem ereignisreichen Tage hatte auch unser Koch Lothar Egler Geburtstag. Fast unsere gesamte Truppe hatte im Speisewagen Platz genommen und wir feierten das Ereignis. Es dauerte auch nicht lange und der Sekt ging zur Neige, sodass wir auf andere Getränke ausweichen mussten – armenischen Cognac und Dessertwein. Die Schlussrechnung belief sich auf 126 Rubel. Auf dem Rückweg zu meinem Abteil blieb ich bei zwei netten russi-

schen Damen hängen. Sie zeigten sich großzügig und boten mir Speck, Brot, Zwiebeln und Käse an. Das erinnerte irgendwie an die Russenpartys auf DSR-Schiffen.

Während der kommenden Nacht wurde dann durchgeheizt, vermutlich weil wir uns nicht mehr weit vom Kältepol der Erde entfernt befanden. Und so bekamen wir auch vom Baikalsee nicht viel zu sehen, nur eine blanke Eisfläche.



Was gäbe es sonst noch von dieser dramatischen Zugreise zu berichten? Ein russischer Passagier erlitt einen Herzinfarkt. Unser II. Nautischer Offizier, Rolf Schöne, wurde nach seiner vierzehntägigen medizinischen Ausbildung an der Seefahrtsschule Wustrow als Fachkraft herangezogen, aber da war es schon zu spät für die Preisgabe seines Wissens als Medikus in solchen Fällen. Weiterhin wurde eine Zugbegleiterin unterwegs ausgetauscht. Der Grund soll wohl darin gelegen haben, dass sie zu enge Kontakte mit ausländischen Fahrgästen pflegte. Nun, für diese Vermutung gibt es einen weiten Spielraum der Interpretation. Manche Leipzigerinnen pflegten zu Messezeiten auch freundschaftliche Beziehungen zu männlichen Besuchern aus dem Westen.

Da der Biervorrat durch unseren tatkräftigen Einsatz bald aufgebraucht war, versprach man uns beim nächsten Halt Bier zu besorgen. Ein großer Topf mit Kelle wurde angeliefert. Dieses angebliche Bier schmeckte uns überhaupt nicht. Vermutlich war es Kwas, der gepriesene so erfrischende und gesunde russische Brottrunk.

Nach gut sechs Tagen erreichten wir am Freitag, den 18. Januar 1980, um 15.05 Uhr, den Bahnhof in Moskau. Weiter führte uns der Weg mit dem Bus zum Interhotel BELGRAD 2. Diese Tage auf der Schiene ohne Körperhygiene hatten gewisse Spuren hinterlassen. Als saubere Burschen und Mädels konnten wir nicht mehr bezeichnet werden. Ich stürzte in meinem Hotelzimmer gleich unter die Dusche, um mich schön warm abregnen zu lassen, drehte den roten Wasserhahn auf und wartete auf den molligen Schauer, aber der blieb aus. Das warme Wasser kam dann zu meiner Überraschung aus dem blauen Wasserhahn.

Am kommenden Tag fuhr ich mit Krzysztof, unserem Purser, zum Fernsehturm. Man wollte uns nicht hineinlassen, weil man nur auf Reisegruppen eingerichtet sei. Nach längerem Diskutieren wurden wir einer Reisegruppe zugeordnet und auf einer entsprechenden „Besatzungsliste“ mit vermerkt, falls der Lift unvorhergesehen und ungebremst in die Tiefe rauscht oder aus was für Gründen auch immer. Im Gegensatz zu Tokio mussten die Fotoapparate vor dem Besteigen des Fahrstuhls abgegeben werden. Moskau von oben sollte dem Klassenfeind vorbehalten bleiben.

Am Sonntag wurde der Pflicht eines jeden Moskau-Besuchers nachgegangen. Wir statteten dem Lenin-Mausoleum eine Visite ab. Da wir angemeldet waren, brauchten wir



Lenin-Mausoleum auf dem Roten Platz in Moskau

uns nicht in die lange Schlange davor einzureihen und wurden bevorzugt behandelt. Das Fazit des Besuches – Lenin, wie er lebte und lebte. Zur Feier des Tages besuchten wir noch ein chinesisches Restaurant. Das dortige Essen – eine Katastrophe. Die angeblich chinesischen Speisen stellten sich als kaltes Irgendwas aus der Büchse heraus.

Am 21. Januar 1980 fand dieses Abenteuer mit einem IL62-Flug nach Schönefeld seinen Abschluss, und ich war als Berliner auch bald darauf zu Hause. Ein Heimflug ab Tokio wäre nicht im Mindesten so spektakulär gewesen.

Ins eigene Fleisch geschnitten

Diese Episode aus meiner Seefahrtszeit ist so ähnlich sicherlich auch manch anderen im Verlaufe ihrer Reisen auf den Schiffen der Deutschen Seereederei passiert.

Nach meiner anderthalbjährigen Unterbrechung der Fahrnszeit wegen der Einberufung zur Nationalen Volksarmee stieg ich im Mai 1973 als II. Koch auf das MS WERNER SEELENBINDER mit Kurs Ostafrika auf. Während der Reise unterstützte uns die mitreisende Ehefrau des I. Koches ab und an tatkräftig in der Kombüse.

An einem Septembertag, einem Sonntag, verließen wir Mombasa mit Kurs auf Aalborg. Ich hatte ausnahmsweise alleine das Abendbrot zubereitet, die Kombüse war gereinigt, und ich schärfte noch mein stumpf gewordenes Arbeitsmesser auf dem Wetzstein. Zum Schluss wurde dieses noch einmal mit dem Wetzstahl abgezogen. Dabei muss ich mich derart ungeschickt angestellt haben, dass mir das frisch geschärfte Messer unmittelbar kurz hinter dem rechten Mittelfinger aufschlug. Die Mittelfingersehne war sofort durchtrennt.

Der erste Weg führte mich natürlich umgehend zum II. Nautischen Offizier, dem Gesundheitsoffizier, der die Verletzung mit Argwohn betrachtete. Eine unmittelbare fernmündliche Verbindung aus dem Funkraum zur Universitätsklinik in Rostock erbrachte den Hinweis, dass die Sehne innerhalb von 24 Stunden genäht werden müsse, sonst ließe sich diese nicht mehr erfolgreich wiederherstellen.

Nunmehr war klar, ich brauchte ärztlichen Beistand. In unserer Nähe befand sich kein Schiff, das mit einem Arzt hätte helfen können. Somit entschied der Kapitän gemeinsam mit dem Schiffsrat, es bleibe nur das Anlaufen eines Nothafens, um das Problem zu lösen. Die nächste Möglichkeit lag etwa eine Tagesreise entfernt, die Insel Ilha de Moçambique. Während der Überreise dorthin musste ich alle zwei Stunden Schmerzmittel und Vitamin B einnehmen.

Beim Anlaufpunkt handelte es sich um eine Art Reede vor dieser kleinen Insel, die dem Festland in kürzester Entfernung etwa drei Kilometer vorgelagert ist. Nach der Einklarierung mit vielen wichtigen Beamten befand ich mich mit meinem Koffer und 25 Dollar, die mir der Kapitän übergab, im kleinen Beiboot auf dem Weg an die Küste der Insel. Die WERNER SEELENBINDER stand unter Zeitdruck. Auf Grund dessen war an ein Warten auf meine Behandlung nicht zu denken.

Just an Land angekommen, fühlte ich mich schon ein wenig unbehaglich. Einundzwanzig-jährig nun allein in Afrika und meine Heimat unendlich weit entfernt. Am Landesteg Pontão empfing mich der portugiesische Agent José, der sich die folgende Woche ständig um mich kümmerte und mein Begleiter zu jeder Vorstellung beim Arzt wurde. Eingecheckt habe ich in einem wunderschönen kleinen 4-Sterne Hotel, dessen Namen heute OMUHIPITI lautet.

Der Kapitän hatte mich instruiert im Hotel nur mit Bedacht Rechnungen zu unterschreiben, die korrekt sind. Ich hielt mich daran und bekam nie den Eindruck, dass etwas nicht mit rechten Dingen zugehe. Noch am selben Abend des Eintreffens auf der Insel fuhr ich mit José zum FORTELEZA DE SÃO SEBASTIÃO, einer Festung an der nördlichen Spitze der Insel, die zu Zeiten von Vasco da Gama, dem Entdecker dieser Insel, unter viel Aufwand errichtet wurde. In diesem Fort befand sich ein großes Lazarett für die portugiesischen Soldaten, die gegen Samora Machel, den Freiheitskämpfer gegen die portugiesische Kolonialmacht, verletzt wurden und ihrer Genesung entgegensahen.

Dort wurde ich einem Militärarzt vorgestellt, der ohne lange zu zögern mit einer Minioperation begann. Nach einer Dreiviertelstunde war meine Mittelfingerstrecksehne „geflickt“ und José transportierte mich ins Hotel. Die folgenden fünf Tage wurde ich täglich dem Arzt vorgestellt,



MS WERNER SEELENBINDER (1966)

der mir einen positiven Heilungsverlauf bestätigte. Eine Entzündung, wie befürchtet, trat nicht ein.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich die beiden Sicherheitsleute, die mich vierundzwanzig Stunden abwechselnd überwachten. Verließ ich mein Hotelzimmer Richtung Ausgang befand ich mich immer im gewissen Abstand in Begleitung.

Am darauf folgenden Freitag wurde mein Heimflug von José in einem kleinen Tourismusbüro geplant. Ich sollte von Lourenço Marques, heute Maputo, nach Lissabon und von dort weiter nach Westberlin fliegen. Aus mir unerklärlichen Gründen kam es anders. Am Samstag begann der insgesamt achtzehnstündige Flug über sechs verschiedene Flughäfen. In die erste Maschine, eine Fogger F27, stieg ich in Lumbo ein, einem unweit der Insel befindlichem Feldflugplatz auf dem Festland. Von dort aus ging es nach Quelimane, Hauptstadt der Provinz Zambezia, dann weiter nach Beira, Hafenstadt an der Straße von Mozambique. Hier erfolgte ein Wechsel des Flugzeugs, jetzt eine Boeing 737, in Richtung Lourenço Marques. Ich wurde in jedem Flughafen durch Unbekannte nach meinem Namen befragt. Der wurde jedesmal von mir mit Kopfnicken bestätigt und schon ging es weiter. In Lourenço Marques musste ich in einem altehrwürdigen Hotel aus der Kolonialzeit übernachten. Das Hotel mit mehreren Sternen übertraf meine Erwartungen in jeder Beziehung. Allerdings war ich nicht unbedingt passend dafür gekleidet.

Am Folgetag wurde ich mit dem Taxi abgeholt und der Weg führte erneut zum Flughafen. Dort enterte ich eine Boeing 737 nach Johannesburg. Während des Fluges musste eine Zollerklärung in englischer Sprache ausgefüllt werden. Ich kam damit nicht klar und bat einen vor mir sitzenden Passagier, offensichtlich ebenfalls Deutscher (aus dem Westen des Landes), um Hilfe. Er ließ sich von mir meinen „Pass“ in Form des Seefahrtsbuches übergeben und fiel aus allen Wolken: „Wie kommen Sie denn hierher?“ Er hatte im Seefahrtsbuch „Deutsche Demokratische Republik“ auf der ersten Seite gelesen. Nach kurzer Schilderung meiner Odyssee bot er an, mich im Flughafen Johannesburg zum Serviceschalter zu begleiten. Ich bedankte mich und wir trennten uns dort angekommen.

Erfreulicherweise bestieg ich nun eine Boeing 747, genannt Jumbo-Jet, nach Frankfurt/Main, das weltweit größte Passagierflugzeug, welches damals erst etwa zwei Jahre im Regelbetrieb flog. Nach einem elfstündigen Flug mit Zwischenlandung in Nairobi erreichten wir gegen 7.30 Uhr Frankfurt/Main. Etwa drei Stunden später bestieg ich wiederum eine 737 und flog nach Kopenhagen. Von dort weiter mit einer rumänischen zweimotorigen Maschine, der Typ ist mir leider entfallen, zum Zielflughafen Berlin Schönefeld. Nach zwei Tagen intensiver Fliegerei war ich im Heimatland angekommen.

Ich hatte kein Telegramm nach Hause geschickt, um meine Eltern nicht zu beunruhigen. Sie waren bei meinem Erscheinen natürlich extrem überrascht, glaubten sie mich doch noch in Ostafrika.

So befand ich mich also nach drei Tagen Heimreise plötzlich wieder zu Hause. Nach etwa sechs Wochen kam ein Antrittstelegramm der Arbeitskräftelenkung und ich übernahm als I. Koch die Verantwortung über die Kombüse des MS ALBIN KÖBIS. Die zu Anfang der Geschichte erwähnte mitreisende Ehefrau des I. Kochs unterstützte ihren Mann bis zum Ende der Reise. So wurde mir damals noch berichtet.

Der Kapitän des MS WERNER SEELENBINDER, sein Name ist mir leider entfallen, gab mir zum Abschied von Bord mit auf den Weg: „Genießen Sie das, was jetzt kommt, das werden Sie sicher nicht wieder erleben.“ Er sollte Recht behalten. „Und wenn Sie zu Hause angekommen sind, schicken Sie uns ein Telegramm.“ Selbstredend tat ich das.

Es sei noch abschließend erwähnt, dass ich gegenüber niemandem irgendeine Rechenschaft ablegen oder eine Erklärung abgeben musste. Alleine die Flüge kosteten 1700 DM, von allen anderen Leistungen, die für mich erbracht wurden, ganz zu schweigen. So war sie eben die Deutsche Seereederei aus Rostock. Sie kümmerte sich um ihre Seeleute.

Klaus Müller

Der Blinddarm

Mitte der 70er-Jahre, in Europa hatte der Herbst Einzug gehalten, ich war schon mehrere Jahre als Nautischer Offizier tätig. Unsere Reise ging wie immer nach Afrika. Um genauer zu sein, nach Ostafrika und in das Rote Meer. Wegen des immer noch geschlossenen Suezkanals führte der Weg nun schon jahrelang um das Kap der Guten Hoffnung herum. Unser Ziel waren in der Regel mehrere Häfen an der Ostküste Afrikas und im Roten Meer. Auf dieser Reise sollten wir als unser erstes Ziel einen Hafen im Roten Meer anlaufen. In Mombasa wollten wir nur kurz Halt machen, um zu bunkern. Die Seereise dauerte sehr lange, tagelang nichts als Wasser. Zunächst verlief sie planmäßig. Von Rostock ging es über Hamburg, Rotterdam und Antwerpen durch den Englischen Kanal, weiter an den Kanarischen Inseln vorbei. An der Westküste Afrikas sahen wir bei Dakar zum letzten Mal Land. Dann lag für etwa zwei Wochen nur der Atlantik vor uns. Diese Zeit würden wir wohl brauchen bis zum Erreichen von Kapstadt. Zur Navigation stand uns jetzt lediglich der Sextant zur Verfügung, Morgenbeobachtung, Abendbeobachtung, Mittagsbreite oder Koppeln. Satelliten-Navigation, GPS bedeuteten zu dieser Zeit noch Fremdwörter für uns.

Je weiter wir nach Süden kamen, umso mehr besserte sich das Wetter. Wir erreichten die Gegend, wo eigentlich kein Wetter mehr stattfindet. Kaum ein Windhauch wehte, die sogenannten Rossbreiten. Nur leicht in der langen, kaum wahrnehmbaren Dünung des Südatlantischen Ozeans bewegte sich das Schiff.

Drei Tage vor Kapstadt muss es gewesen sein, als ich zum ersten Mal Schmerzen verspürte. Eine Blinddarmentzündung entwickelte sich, die ich anfangs nicht groß beachtete. Doch die Schmerzen wurden stärker und vergingen nicht mehr. So habe ich den Kapitän verständigt. Wir vereinbarten, nach Möglichkeit noch Mombasa zu erreichen und dort einen Arzt zu konsultieren. Mombasa kannte ich und wäre dort auch gerne in ein Krankenhaus gegangen. Doch es kam alles ganz, ganz anders. Bereits in der Straße von Mozambique, ungefähr sechs Tage nach den ersten Schmerzen, wurde eine Entscheidung erforderlich. Abends während meiner Wache von 20 bis 24 Uhr bekam ich wieder starke Schmerzen. Ich habe mich wohl am Brückenfenster stehend ein wenig gekrümmt. Dabei überraschte mich der Kapitän. Er hat dann sofort die Wache übernommen und mich in meine Koje geschickt. Ich sollte Eis aus seinen Kühlschränken holen, aus dem Hospital den Gummibeutel und mir einen Eisbeutel auf den Bauch legen. Während ich mehr oder weniger gut schlief, wurden

noch in der Nacht entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Ein Nothafen musste angelaufen werden. Ich sollte schnell unters Messer kommen. Als einziger Hafen, der jetzt am nächsten lag, kam nur Lorenzo Marques in Betracht, die Hauptstadt von Mozambique, die später in Maputo umbenannt wurde. Damals jedoch war das Land noch eine portugiesische Kolonie. Der Tag der Unabhängigkeit stand bereits fest. Zwei Monate vorher, während unserer vorangegangenen Reise, sind noch Schießereien im Gange gewesen. Dort sollte ich in einem Krankenhaus operiert werden.

Als ich morgens erwachte, lag das Schiff bereits auf der Außenree. Die Schiffsleitung bemühte sich, eine Sprechverbindung mit dem Land herzustellen. Ein Lotsenschlepper lag zwar auf der Außenree, aber er war nicht besetzt. Nach langem Hin und Her wurde ein Lotse mit einem Hubschrauber herbeigeflogen. Er wurde auf einem großen Massengutfrachter abgesetzt und von dort mit unserem eigenen Rettungsboot abgeholt. Nach längerer Revierfahrt warf das Schiff auf der Innenree im Hafengebiet den Anker. Ein Boot brachte den Hafenarzt und seinen Gehilfen an Bord. Die sofort durchgeführte Untersuchung bestätigte die Diagnose: akute Blinddarmentzündung. In Begleitung des Ersten Offiziers und der Behörden wurde ich an Land gebracht. Eine Agentur wurde mit meiner Betreuung beauftragt. Nach etwa zwei Stunden ging es dann mit einem Taxi zum Krankenhaus. Es handelte sich um das Hospital Sankt Jose – ein christliches Haus. Das Pflegepersonal bestand aus Ordensschwwestern in der dazugehörigen Bekleidung sowie anderes Personal, welches dort seiner Arbeit nachging, Afrikaner und Portugiesen. Eine Rassentrennung wie in Südafrika existierte nicht. Trotzdem gab es gewisse Unterschiede, es war eben noch eine Kolonie. Ich wurde in ein Zweibettzimmer eingewiesen. Hier lag bereits ein koreanischer Seemann, der seine Blinddarmoperation schon hinter sich hatte und in den nächsten Tagen nach Hause fliegen sollte.

Damit ein Vergleich zu unseren damaligen Krankenhäusern gezogen werden kann, möchte ich an dieser Stelle das Zimmer beschreiben. In einem Raum standen zwei Krankenbetten, dazu Nachtschrank und Kleiderschrank. Daran schloss sich ein kleiner Klubraum mit Tisch und zwei Sesseln an. Daneben lag gleich das Bad mit Waschbecken, Dusche und WC. Da das Hospital in den Tropen lag, war natürlich auch eine Klimaanlage vorhanden.

Gegen Abend begannen die Vorbereitungen für die Operation, die von einem portugiesischen Arzt durchgeführt werden sollte. Ein Versuch, mich mit dem afrikanischen Pfleger zu unterhalten, scheiterte an den Sprachschwierigkeiten. Außer seiner Stammessprache sprach er nur Portugiesisch. Für mich war Portugiesisch vollkommen fremd. Doch mit Handzeichen haben wir uns verständigt, jeder wusste was der andere wollte. Stell dir vor, da kommt jemand mit einer Spritze und du weißt nicht wozu sie dienen soll. Eine Verständigung darüber war nicht möglich. Ich habe dann auf meine Herzgegend gezeigt, meine Hand ganz schnell bewegt und die Bewegung verlangsamt. Er nickte mit dem Kopf. Nun war mir klar, die Beruhigungsspritze. Für mich kam ein kritischer Augenblick. Ich stand völlig allein da, mit niemandem konnte ich mich verständigen. Ich befand mich in einem fremden Land, niemand kannte mich. Was sollte aus mir werden? Derartige Gedanken mögen mir durch den Kopf gegangen sein, als man mich zum Operationssaal fuhr. Und als wenn sie meine Gedanken erraten hätte, nahm in diesem Moment Elisabeth, die afrikanische Krankenschwester, meine Hand und hielt sie fest. Sie gab mir damit zu verstehen, dass sie mich verstanden hatte, und sie wusste wohl welche Unterstützung sie mir mit dieser einfachen Hilfe gab. Ich war ihr sehr dankbar dafür.

Im OP-Saal erwartete man mich bereits. Am linken Arm wurde ein Tropf angeschlossen. Der Arzt sprach englisch und unterhielt sich noch mit mir. Ich bat darum, den zu entfernenden Blinddarm mitnehmen zu dürfen. Er versprach es mir. Dann sah ich wie eine Kanüle in den Schlauch des Tropfes gestoßen wurde und man eine Spritze ansetzte. Es ging sehr schnell.

Ich glaube noch gesagt zu haben: „Oh, es geht schon los!“ Aber sicher habe ich es nur gedacht.

Irgendwann erwachte ich, doch nur um gleich wieder in einen Dämmerzustand zu versinken. So ging das wohl etliche Male. Dann plagte mich der Durst. Trinken durfte ich ja nicht, und um mich mit jemandem zu verständigen, waren die lichten Momente zu kurz. Später stellte ich fest, dass sich auf meinem Bauch ein Eisbeutel befand. Nun wusste ich mir Rat. Beim nächsten lichten Moment öffnete ich den Schraubverschluss. Mit den Fingern befeuchtete ich meine Lippen. Dabei musste ich mich beeilen, kaum hatte ich den Schraubverschluss zu, versank ich wieder ins Land der Träume. So ging das etliche Male. Am Abend durfte ich bereits etwas Tee trinken. Die nächsten Tage waren damit ausgefüllt, die Körperfunktionen wieder in Gang zu bringen. Für mich war die Welt wieder in Ordnung, es drängte mich meine Umwelt zu entdecken. Es interessierte mich was hier in diesem Land, welches seiner Unabhängigkeit entgegenging, so los ist. Doch dazu musste ich aufstehen, das ging erstmal nicht. Doch dann kam der Pfleger, und ich erhielt einen Einlauf. Dieser sollte die Darmtätigkeit wieder in Gang bringen. Da ich nicht im Bett den Darm entleeren wollte, musste ich aufstehen. Ich wusste, man solle die Entleerung so lange wie möglich hinaus zögern. Umso besser die Wirkung. Aber ich musste jetzt den Weg zur Toilette antreten, nicht erst, wenn der Einlauf wirkt. Für die etwa fünf Meter habe ich wohl mindestens eine Stunde gebraucht. Als ich zurück zum Bett kam, war ich fix und fertig. Ab dem nächsten Tag bin ich dann rechtzeitig zur Toilette gegangen, so gab es keine weiteren Einläufe. Jeden Tag aufs Neue und jedesmal ging es besser. Tage später, als die Fäden gezogen wurden, konnte ich die Narbe zum ersten Mal sehen. Nun wurde mir klar, warum ich für diesen kurzen Weg so lange brauchte. Die Narbe war etwa 12 cm lang. Doch ich machte täglich meine Übungen und kam dann bald bis auf den Gang hinaus.

Bekanntschaften habe ich schnell geschlossen. Ein Portugiese hatte einen Motorradunfall gehabt, dazu Afrikaner mit Verwundungen vom Krieg und natürlich Elisabeth. Jetzt konnte ich mir Elisabeth genauer ansehen, sie war hübsch, doch leider eine Ordensschwester. Doch das störte nicht. Ich ließ sie trotzdem meine Sympathie spüren. Gern hätte ich ihr noch mehr gegeben.

Inzwischen war auch jemand von der Agentur gekommen, der mir Zigaretten und etwas Geld brachte. Ein Telegramm konnte ich nach Hause senden. Das würde dort einen Schreck geben. Ich hatte folgenden Text verfasst: „Blinddarmoperation gut überstanden, liege im Hospital Sankt Jose, Lorenzo Marques, Mozambique, Afrika.“ Später erfuhr ich, die Leute zu Hause hätten gedacht, ich liege irgendwo im Urwald. Nach einer Woche, die Fäden waren gezogen, war ich transportfähig. Ich wurde entlassen, doch bis zur Rückkehr aufs Schiff sollten noch drei Wochen vergehen. Der mich abholende Makler zeigte mir zuerst die Stadt und brachte mich dann ins Hotel Turismo. Untergebracht wurde ich in einem Zweibettzimmer mit Bad. Mit der Nummer 806 lag es im achten Stock. Zum Frühstück musste ich in die 11. Etage. Zum Mittag und Abendbrot musste ich in die Snackbar und die lag im 12. Stockwerk. Nur gut, es gab einen Fahrstuhl. Dann saß ich erstmal in meinem Hotelzimmer. Es wurde auch wirklich Zeit für eine Erholungspause. Mir wurde klar, dass es so nicht weitergehen kann. Ich musste raus, erstens brauchte ich Bewegung und dann wollte ich etwas von der Stadt sehen. Also nichts wie los. Ein leichter Schmerz erinnerte mich daran, dass ich noch nicht wieder voll genesen war. Nun, etwas langsamer ging es auch. Ich stand erst einmal eine Zeit lang vor dem Hotel, das Leben pulsierte an mir vorüber. Noch war es mir fremd, doch ich wollte es kennen lernen. Zuerst ging ich nach rechts, kam nach einer Weile zurück, um jetzt die andere Richtung einzuschlagen. Irgendwann kehrte ich wieder um. Wieder stand ich eine Zeitlang vor dem Hotel. Da jede Stadt nach einem System angelegt ist, muss man dieses schnell erkennen, dann kann man sich eigentlich nicht mehr verlaufen. Es hat nicht lange

gedauert, da wusste ich, der Hafen lag ganz in der Nähe. So kam ich auch durch eine Straße mit einem Namen, dessen Bedeutung mir unbekannt blieb. Später erfuhr ich, man nannte sie Schweinegasse. Viele Bars lagen dort. Ich beschloss dieser Straße demnächst abends einen Besuch abzustatten. Fürs erste sollte es reichen, der Spaziergang hatte mich ermüdet. So ging ich früh schlafen, um ausgeruht den neuen Tag zu beginnen. In den nächsten Tagen hatte ich viel Zeit, die mich betreuende Agentur bemühte sich um meinen Rücktransport. Ich aber sah mir die Stadt an. Besuchte den Markt, einen Park, ein ehemaliges Fort aus der Gründungszeit der Stadt. Jetzt befand sich ein Museum darin. Alles musste ich zu Fuß erlaufen, was meinen Aktionsradius begrenzte. Doch dann lernte ich einen Deutschen kennen. Er kam aus dem damaligen Westdeutschland, arbeitete für seine Firma dort und verbrachte einen Teil seines Urlaubs vor Ort. Da er ein Auto besaß, fuhr er mit mir öfters durch die Stadt. So lernte ich andere Gesichter, andere Hotels und Bars kennen. Er zeigte mir auch die Gegenden, wo nur wenige Monate vorher noch Krawalle stattfanden. Mocambique befand sich im Umbruch, dabei gab es leider auch einige unschöne Exzesse. Ich spare mir deren Beschreibung.

Da wir Dezember schrieben, stand plötzlich Weihnachten vor der Tür. Für mich konnte immer noch kein Flug gebucht werden. Weil der Tag der Unabhängigkeit bereits feststand, verließen die Portugiesen das Land. Alle Fluglinien waren ausgebucht. Ich habe gesehen, wie die Leute vor den Büros Schlange standen. Auf dem Flughafen befanden sich immer sehr viele Menschen, es handelte sich um eine Art Massenflucht.

Ich wunderte mich nicht, als mein neuer Bekannter mich einlud, den Heiligabend so wie die Portugiesen zu feiern. Das bedeutete, abends in ein Restaurant zum Essen gehen. Für Plätze wollte er sorgen und da ich ebenfalls Geld besaß und selbst zahlen konnte, nahm ich die Einladung als willkommene Abwechslung an. Inzwischen hatte ich mir auch die Bars bei Nacht angesehen und die Bekanntschaft einer süßen Afrikanerin gemacht und sie auch nach Hause begleitet. Erst am nächsten Tag habe ich mich von ihr verabschiedet.

Einmal lud mich mein Bekannter zum Besuch eines Kabarett ein. Das Programm sei nicht von Interesse, nur zum Schluss solle eine Sängerin aus Südafrika auftreten, es würde sich lohnen. Natürlich ging ich mit. Sie war nicht nur eine Schönheit, sie besaß auch eine bezaubernde Stimme. Nachdem der offizielle Teil vorüber war, musste sie noch etliche Zugaben bringen. Das Publikum raste förmlich vor Begeisterung. Ein Zuschauer betrat die Bühne, nahm der Sängerin das Mikrofon aus der Hand und bedankte sich für diesen wunderbaren Gesang, der ihn für alles andere entschädige. Mit einer erneuten Zugabe endete der Abend. Zwischen Weihnachten und Neujahr sollte dann auch meine Abschiedsstunde schlagen. Über meinen Bekannten ließ ich mir auf dem schwarzen Markt noch einige Dollars und Rand besorgen. Dann war es soweit. Nachdem mein Flug mehrmals verschoben worden war, sollte ich nun meinem Schiff hinterher fliegen. Ich nahm Abschied und kaufte mir bei einem Straßenhändler noch eine Schnitzarbeit, schließlich musste ich ja etwas mitbringen.

Früh am Tage ging es los. Die Mocambique Airline brachte mich mit einer DC9 nach Johannesburg in Südafrika. Um 9 Uhr vormittags kam ich bereits dort an, doch erst um 17 Uhr Ortszeit sollte es weitergehen. Den ganzen Tag im Transitraum, nicht angenehm, sehr langweilig. Plötzlich wurde ich aufgerufen. An einem Schalter wurde mir etwas Handgeld ausgezahlt. Eine geringe Summe, sehr gering, nur ein Notgroschen. Ich habe mich geschämt, nur so wenig Geld zu besitzen.

Die British Airways brachte mich im Jumbo-Jet nach Nairobi in Kenia. Wieder musste ich im Transitraum warten. Es war Mitternacht und am Tage sollte es erst weiter gehen. Bereits während des Fluges war mir nach dem Essen schlecht geworden, und jetzt im Transitraum wurde mir immer elender. Nach vielen Mühen gelang es mir endlich auf der Toilette zu erbrechen. Nun wurde mir zwar besser, dafür bekam ich Kopfschmerzen. Es war nicht zum

Aushalten. Nach einigen Versuchen zu schlafen, natürlich vergebens, hörte ich am anderen Ende des Transitraumes deutsche Stimmen. Ich ging hin und bat um eine Tablette. Da hätte ich im Flugzeug kommen sollen, sagte jemand, in dem ich einen Piloten vermutete. Woher sollte er auch wissen, dass ich aus einer ganz anderen Richtung kam. Ich solle nur mitkommen, er müsse etwas erledigen und zeige mir den Med. Punkt. Ehe ich mich versah, hatte er in einer etwa brusthohen Barriere eine Tür geöffnet, und wir haben den Transitraum verlassen. Da ich ohne Visa den Transitraum nicht verlassen durfte, waren meine Gedanken, hoffentlich geht das gut. Wir gingen über einen Gang und durch mehrere Büros, dann zeigte er mir den Med. Punkt und ließ mich allein. Im Med. Punkt befand sich niemand, es kam auch keiner. Die Schränke mit den Medikamenten standen offen, ich wagte nicht mich zu bedienen. Außerdem wusste ich ja nicht, welches Medikament mir nutzte.

So verließ ich nach einiger Zeit den Raum, um den Rückweg anzutreten. Jetzt musste ich den Weg alleine gehen. Mir war nicht wohl dabei, doch ich sagte mir, hier ist forsches Auftreten erforderlich. In den Büros hob man nur kurz den Kopf. Man hatte mich vorhin gesehen und sah mich jetzt auf den Rückweg. Dann stand ich vor der Barriere. Es gelang mir nicht, sie zu öffnen, ich fand einfach den Mechanismus nicht. Langsam geriet ich in Schweiß. Kühles Blut, sagte ich mir und schon hatte ich das Hindernis übersprungen. So tun als ob nichts gewesen wäre und gelangweilt die Schaufenster betrachtend beobachtete ich ob jemand etwas bemerkt hätte. Dann galt meine erste Sorge dem Gepäck, es war noch da und die Papiere an Ort und Stelle. Noch einmal versuchte ich etwas zu schlafen, doch die Kopfschmerzen jagten mich alle Augenblicke hoch.

Noch ganz in der Frühe machte mich eine Mitarbeiterin der French Airline munter. Sie suchte ihre Passagiere zusammen, auch ich gehörte dazu. Der Flug sei vom Vormittag auf den Nachmittag verlegt worden, teilte sie mir mit. Einen Essenbon für Frühstück und Mittag händigte sie mir aus. Mit einer Kopfschmerztablette konnte sie mir auch nicht helfen, der Med. Punkt sei noch nicht besetzt und ich müsste mich weiter gedulden. In der Nähe saß eine junge Frau, eine Inderin. Sie bemerkte wohl, dass ich ein Problem habe und fragte mich danach. Sie holte aus ihrer Tasche zwei Tabletten und gab sie mir. Dabei konnte ich sie betrachten. Sie war sehr hübsch und im Augenblick für mich ein Engel. Ich bedankte mich, doch ihr Weg führte nach Indien, während ich in Afrika blieb.

Nachdem die Tablette gewirkt hatte, sah die Welt für mich wieder rosig aus. Am Nachmittag brachte mich die French Airline nach Addis Abeba, die Hauptstadt von Äthiopien. Bisher war ich Transitreisender gewesen und benötigte kein Visum. Nun sollte es anders kommen. Das Schiff lag im äthiopischen Hafen Massawa, ich musste also durch das Land reisen. Doch ich besaß kein Visum, was sollte werden? Etwas flau war mir schon im Magen. Ich wusste ja nicht, wie so etwas funktioniert. In dieser Frage waren wir als gelernte DDR-Bürger doch etwas unbeholfen, besonders wenn einem keine oder nur sehr wenig Valuta zur Verfügung standen. Der Schalterbeamte verwies mich an einen anderen Schalter. Gegen fünf US-Dollar oder zehn äthiopische Dollar bekam ich das erforderliche Visum, ohne irgendwelche Formulare ausfüllen zu müssen. Am nächsten Tag sollte ich nach Asmara weiterfliegen. So wurden mir für Hotel und Taxifahrt entsprechende Papiere ausgehändigt. Ras Hotel nannte sich das Haus, in dem ich wohnen sollte. Ich duschte und legte mich eine Weile hin. Ich war eingeschlafen, gegen 18 Uhr klingelte das Telefon. Ich wurde vom Flughafen informiert, dass mein Flug verschoben sei und zwar auf den darauf folgenden Tag. Noch dachte ich mir nichts dabei, aber am nächsten Tag bekam ich dann die Lauferei.

Doch davon ahnte ich noch nichts. Ich wollte mir die Stadt ansehen und ging noch ein wenig spazieren. Wie bekannt, war kurz vorher Revolution gewesen oder vielleicht war es auch nur eine Palastrevolution. Der Kaiser Haile Selassie lebte noch, befand sich aber im Gefängnis. Ich war kaum aus dem Hotel, da war es wie überall in diesen Ländern, ich wurde angebettelt.

Dabei besaß ich selber nichts, doch das wusste ja keiner. Hier in Addis Abeba verlebte ich den Jahreswechsel, doch gefeiert habe ich nicht. Diese Entscheidung fiel beim Abendessen. Ich hatte mir vorher an der Reception Geld umgetauscht und besaß nun einige äthiopische Dollar. So bestellte ich mir zum Essen ein Bier, dann kam die Rechnung. Nicht für das Essen, das wurde von der Fluggesellschaft bezahlt. Das Bier kostete drei Dollar. Da ich nur fünf Dollar besaß, verzichtete ich auf die Silvesterfeier. Der Kellner war ein Schlitzohr, zwar bezahlte ich bei ihm das Bier, doch er setzte es noch einmal auf die Rechnung. So bezahlte ich das Bier am nächsten Tag noch einmal, jetzt ließ ich mir eine Quittung geben. Auf der Straße wurde ich von einem jungen Mann angesprochen, angeblich ein Student. Doch das stimmte nicht. Jedenfalls unterhielten wir uns. Während des Gesprächs lenkte er seine Schritte in eine bestimmte Richtung und fragte mich, ob ich mitkäme. Da ich keine Angst kenne, begleitete ich ihn. Wir langten an einer Hütte an, in der zwei Mädchen warteten. Er war also nur ein Schlepper. Aber wie hätte ich die Mädchen bezahlen sollen? Ich machte mich verständlich und bin gegangen. Am nächsten Tag wollte man mich aus dem Hotel verweisen, es sei denn ich würde bezahlen. Jetzt begriff ich die Auswirkungen der Verschiebung meines Fluges. Ich musste einen neuen Übernachtungsschein vom Flughafen bringen. Bis ich die richtige Fluggesellschaft gefunden hatte und der Flughafen informiert war, verging ein halber Tag. Der Flughafen sagte mir am Telefon zu, einen neuen Zettel zu schicken, doch zur Zeit wäre das Auto kaputt. Der Reception gab ich diese Information weiter. Okay, sagte man mir, wir warten bis 18 Uhr, dann Zettel, selbst zahlen oder raus.

Ich habe noch geduscht und die Wäsche angezogen, die relativ am saubersten war und wartete ab. Natürlich würde ich selber zahlen, doch nur wenn keine andere Möglichkeit mehr bliebe. Irgendwann bin ich eingeschlafen, dann klopfte es. Ich sah auf die Uhr. Jetzt kommt der Rausschmiss, dachte ich, oder ich werde meine Geldreserve angreifen müssen. Vor mir stand der Hotelboy, zeigte mir den Schein. Ich unterschrieb und konnte bleiben.

Am nächsten Tag ging es endlich los. Bis dahin begann das übliche Theater der Geldschneiderei. Der Bus, der alle Fluggäste zum Airport bringen sollte, sei kaputt. In diesem Falle springt natürlich ein Taxifahrer ein. Samt einem Texaner, der nach Jeddah wollte, fuhr ich mit dem Taxi zum Airport. Der Texaner zahlte und verzichtete großzügig auf meinen Anteil. Endlich saß ich im Flugzeug der Äthiopien Airline, natürlich nur in der Touristenklasse. Neben mir saß ein Äthiopier und wir kamen ins Gespräch. So erhielt ich eine für mich wichtige Information. Von Asmara, dem Ziel der Flugreise, könne man auch mit dem Taxi nach Massawa fahren, nur zwei Stunden dauere die Fahrt.

In Asmara angekommen gab es keine Formalitäten zu erledigen, es handelte sich um einen Inlandflug. Ich versuche mich zu informieren, schnappe meine Tasche und begab mich zum Ausgang. Dort wurde ich zum ersten Mal während meines fünftägigen Trips durch Afrika mit meinem Namen angesprochen. Der Agent erwartete mich, mir fiel ein Stein vom Herzen. Nun brauchte ich mich nicht mehr um alles kümmern, dafür war der Agent zugegen. Zuerst führte der Weg in sein Büro, der Flug nach Massawa ginge erst in zwei Tagen. Doch ich mochte nicht mehr warten. Auf meinen Hinweis mit dem Taxi weiterzufahren, sagte er okay. Doch so schnell gehe das nicht, ich brauche für das Gebiet, in das ich reisen wolle, einen Sonderausweis. Den stelle nur der Gouverneur aus. Zur Überbrückung der Zeit wurde ich in ein Hotel eingewiesen. Das Taxi holte mich pünktlich ab, der Agent überreichte mir meine Papiere und schon ging es los. Mehrere Kontrollpunkte wurden passiert, Papiere kontrolliert, dann konnten wir weiterfahren. Asmara liegt, so glaube ich, etwa 2000 Meter über dem Meeresspiegel und die Straße, die wir befuhren, war sehr schmal. Es handelte sich vermutlich um die einzige, die nach Massawa führte. Jedenfalls war es eine rasante Fahrt und rechts neben der Straße ging es steil nach unten. Ab und zu sah man ein Kreuz und die Fahrbahnbegrenzung war beschädigt. Hier hatte wohl so mancher Autofahrer eine Flugreise ins Nichts gemacht.

Die gesamte Gegend war sehr öd und es war furchtbar heiß. Ab und zu sah ich ein paar Kamele des Weges ziehen, sie wirkten so schwächling wie die gesamte Gegend aussah. Nach einer Stunde erreichten wir einen Ort, eine Stadt, die auch im wilden Westen hätte stehen können. Sie sah genau so aus, wie man es aus Wildwestfilmen kannte. Wir machten Rast und betraten einen Saloon. Der Taxifahrer fragte mich, was ich trinken möchte, ich war bescheiden und bat um einen Kaffee. Der Taxifahrer dagegen trank ein Bier. Nur gut, die schlimmsten Serpentinafen hatten wir bereits hinter uns. Die Fahrt ging weiter und je tiefer wir kamen, umso kahler wurde die Landschaft. Wir überholten mehrere Tierherden, die nach Massawa hinunter getrieben wurden. Es handelte sich um Ochsen und sehr viele Ziegen, alles Schlachtvieh, welches per Schiff nach Jeddah gebracht wurde, um dort die Mekkapilger zu versorgen. Auch ich hatte schon an solchen Transporten teilgenommen. Je näher wir dem Meeresspiegel kamen, umso wärmer wurde es. Hier gibt es entsprechend dem Amharischen Kalender dreizehn Monate Sonnenschein. Gegen Abend erreichten wir Massawa, wieder gab es eine Kontrolle, dann standen wir am Hafentor. Schon von weitem sah ich mein Schiff. Durchs Hafentor durfte der Taxifahrer nicht, ich wurde erst mal wieder kontrolliert. Mein Sonderausweis bewirkte jedoch Wunder.

Meine Ankunft auf dem Schiff wurde dagegen nicht bemerkt, alle waren erstaunt, als ich beim Kapitän eintrat und mich zurückmeldete. Ich war froh, endlich wieder zu Hause zu sein. Duschen und frische Wäsche anziehen, das war das schönste an diesem Abend. Doch es gab noch etwas viel Schöneres. Dienst hatte ich erst wieder am nächsten Tag, So nahm ich mein überzähliges Geld, das während der Reise meine eiserne Reserve und nur für den Notfall gedacht war, und ging an Land. Ich besuchte den so genannten Dachgarten und auch das Al Ambra. Dort fand ich, was ich suchte. Ein junges hübsches Mädchen, wir waren uns gleich sympathisch. Erst im Morgengrauen kehrte ich zum Schiff zurück. Dort begann für mich wieder der Alltag, der Dienst an Bord. Meinen Blinddarm hatte ich in einem kleinen Fläschchen immer bei mir geführt, später zu Hause in Deutschland habe ich damit noch so manche Wette gewonnen.

Ulrich Taege

Die vergessenen Impfausweise

Motorschiff ERNST SCHNELLER bediente 1975 die Häfen im Persischen Golf. Ich war als III. Ingenieur dabei. Wie wir wollten auch unzählige anderer Schiffe Ladung unter anderem in den Iran bringen. Viele lagen vor der Mündung des Shatt al Arab auf Reede und warteten auf die Abfertigung, vor allem im Hafen von Khoramshar. Eine Reedezeit von über 100 (einhundert!) Tagen war die Folge, welche unsere Nerven kostete arg strapazierte. Nachdem wir dann endlich irgendwann die Ladung gelöscht und neue geladen hatten, ging es in Richtung Heimat. Es bahnte sich an, dass wir die Rückreise nicht um das Kap der Guten Hoffnung herum antreten müssten wie auf der Hinreise, sondern den wesentlich kürzeren Weg durch den Suezkanal nehmen könnten. Für dessen Passage wäre es erforderlich, alle Dokumente für den Schiffsbetrieb auf dem neuesten Stand zu haben, damit bei der Einklarierung vor der Einfahrt in den Kanal aus dem Golf von Suez alles glatt geht.

Auf Grund der langen Reise waren jedoch die Impfungen der Besatzung gegen Cholera nicht mehr gültig. Gemäß der „Internationalen Bescheinigung über Impfung oder Wiederimpfung gegen Cholera“ besaß diese lediglich eine Gültigkeit von sechs Monaten, im Falle einer Wiederholungsimpfung musste diese innerhalb dieser sechs Monate erfolgen. Die Schiffsleitung bemühte sich daraufhin, die Impfungen in Shuaiba (Kuwait) erneuern zu lassen. Also

Der Seemann im Winter 78/79

Ereignisse dieses Katastrophenwinters wurden in den BORDGESCHICHTEN schon mehrfach beleuchtet. Dem soll hiermit eine weitere Episode hinzugefügt werden, für alle diejenigen, welche sich zu dieser Zeit in den Tropen die Sonne auf den Bauch haben scheinen lassen.



Der Autor auf der Brücke

Nach einer abenteuerlichen Fernostfahrt steuerten wir im Februar 1979 wieder heimatische Gewässer an. In den Häfen des Fernen Ostens hatten wir Vollschiß für Rostock geladen, vor allem Konserven und Textilien, Rubber aus Malaysia sowie große Ballen mit Tabak für die Arzneimittelindustrie. Ob darunter jeder Tabakladen zu verstehen gewesen ist, sei dahingestellt.

Wir befanden uns mit dem MS GERA bereits in der Nordsee, als pottendicker Nebel aufkam. Das Haupttradar war ausgefallen, der Kreiselkompass

lief nicht mehr und die „Decca-Oma“ pfiß auf dem letzten Loch. Zu allem Überflus erreichte das Schiff eine Forderung aus Rostock, so schnell wie möglich den Heimathafen anzulaufen, da bestimmte Ladungsgüter dringend gebraucht würden.

Unser E-Ingenieur Nerger, ein Mann mit goldenen Händen, brachte mit Einfallsreichtum und Improvisation den Kreiselkompass wieder zum Laufen. Auch das alte Decca-Radargerät konnte im Sechse-Seemeilenbereich noch betrieben werden. Dazu liefen Strippen kreuz und quer durch die Brücke, aber es funktionierte. Die Nautiker gingen Doppelwache: Kapitän Hosang gemeinsam mit mir als Dritter und Chief Mate Peter Wiepke zusammen mit dem II. NO Horst Bienasch. Der Ausguck wurde verstärkt und das Typhon schallte durch den Nebel.

Wir hatten bereits über die Nachrichten von dem heftigen Wintereinbruch zum Jahreswechsel 1978/79 in unseren Breiten gehört und sorgten uns um unsere Angehörigen. Auch deshalb wollten wir so schnell wie möglich wieder in Rostock sein.

Bei Annäherung an die dänische Küste klarte die Sicht auf, als wir Richtung Skagen fuhren. Diese Landmarke erreichten wir in meiner 18-24 Wache. Nach Umschiffen des Kaps und der Kursänderung nach Süden verließ der Kapitän die Brücke und überließ mir das weitere Kommando. Die Temperaturen waren inzwischen eisig geworden. Umso mehr freute ich mich schon auf meine anschließende Freiwache. Zur Feier des Tages hatte ich mir eine Flasche Wein bereitgestellt. Aber als ich dann nach 24 Uhr die Brücke verließ und meine Kammer betrat, schlug mir auch dort Eiseskälte entgegen. Was war passiert? Auf Typ IV-Schiffen erfolgte die Wärmeversorgung des Vorschiffes per Dampfheizung, die so gegen 22 Uhr abgestellt wurde. Dann blieb nur ein kleiner Elektroheizkörper von 500 Watt in der Kammer zum Wärmen übrig. Ich hatte vor der Wache das Fenster etwas geöffnet und die Vorreiber eingehakt. Durch die Kursänderung um Skagen herum fegte jetzt der kalte Nordostwind in die Kammer. Mir war hundekalt und der kleine Heizkörper schaffte es nicht einmal die Weinflasche zu erwärmen. So legte ich mich in die Kojе und fror die ganze Nacht hindurch. Am Morgen

erwachte ich steif wie der „Krumme Paul“ in dem Film „Ein irrer Duft von frischem Heu“. Mit schmerzzerfülltem Gesicht zog ich auf die Wache. Zum Glück befand sich ein Schiffsarzt an Bord, der mich nach meiner 08-12 Uhr Wache mit einer Spritze von dem Übel befreite.

Frei nach dem Spruch von Wilhelm Busch: „Es ist ein Brauch von alters her, wer Sorgen hat, hat auch Likör“, („Fromme Helene“) hieß es einst beim Seemann: „Es ist schon so seit alters her, wer Skagen hat, hat auch Korsör.“ So war es auch. Das Schiff passierte den Langelandbelt, den Fehmarnbelt und schon sahen wir die Kabelkrananlage der Rostocker Warnowwerft.

Mittlerweile verdichteten sich die Eisschollen, die Ostsee war komplett zugefroren. Wir erreichten die Reede von Warnemünde und hofften darauf, schnell in den Hafen von Rostock zu kommen. Aber weit gefehlt. Es begann die nicht ganz unübliche Eierei: „Ja, ihr kommt rein, nein, noch nicht, wartet erst einmal vor Anker ab.“ So ging das Spielchen ein paar Tage lang. Der Kapitän fragte erobert in der Reederei an, ob den Herren auch das Gehirn eingefroren sei, weil sie keine Entscheidung trafen. Dafür wurde er später gerügt und musste sich entschuldigen.

An Bord herrschte eine gedrückte Stimmung, wollte doch ein Großteil der Besatzung die kommende Reise wieder mitfahren und nach fünf Monaten Fahrtdauer in den wohlverdienten Urlaub während der kurzen Hafenliegezeit gehen. Auch ich hatte mich schon darauf gefreut, meinen Geburtstag rechtzeitig zu Hause feiern zu können.

Einige Besatzungsmitglieder machten sich, um die Zeit zu verkürzen, einen übermütigen Spaß. Sie bastelten eine Puppe, zogen ihr Wattesachen und Filzstiefel an. Dann wurde sie auf einen Stuhl gebunden. Mütze, Handschuhe und eine Angel in der Hand komplettierten das Ensemble. Schließlich wurde die Puppe samt Stuhl achtern von Deck aus vorsichtig mit Seilen auf eine Eisscholle abgeseilt. Der Stuhl kam ohne umzukippen sicher auf der Scholle an. Dann wurden die Seile entfernt. Dieser Akt bedingte viel Rücksicht und Einfühlungsvermögen. Nun setzte das voraussehbare Drama ein. Plötzlich erschien der „Wachhund“, ein



MS GERA auf See (1978)

Küstenwachtschiff der Volksmarine. Es umkreiste die Eisscholle mit dem „Angler“ mehrmals. Unser Kapitän bekam angesichts dessen bereits graue Haare und befürchtete ein Donnerwetter der „Organe“. Aber es blieb still. Wahrscheinlich hatte die Besatzung des Küstenschutzschiffes auch ihren Spaß gehabt und den Joke nicht an die große Glocke gehängt.

Weiter ging das Hin und Her mit dem Einlauftermin. Schließlich wurde uns am 13. Februar 1979 mitgeteilt, dass nur ein Teil der Besatzungsmitglieder mittels Schlepper abgelöst werde und der Rest der Crew mit dem Schiff weiter nach Szczecin zum Löschen mitfahren müsse. Jetzt wurde das Treiben ganz verrückt. Als der Schlepper kam, stiegen zuerst die Lehrlinge mit ihrem Ausbilder ab, es folgten Kapitän, Schiffsarzt und Polit-offizier. Anschließend durfte noch eine Handvoll der alten Besatzung absteigen. Die anderen blieben zurück und warteten auf den Ablauftermin von Warnemünde Reede um 20 Uhr.



Der Autor (2.v.r.) in der Arztkammer auf MS GERA (1979)

Anker auf und ab ging es in Richtung Oderhaff. Die geschlossene Eisdecke rumpelte mächtig gewaltig an den Bordwänden entlang. Zum Glück konnte ich bereits früher Praxis in der Eisfahrt sammeln. Schon als Matrose musste ich einmal ein Schiff durch eine Eisrinne einem Eisbrecher hinterher steuern. Das kam mir nun zugute. Das Schiff durfte nicht in dickes Packeis fahren und musste sich frei von der Eiskante halten sowie mit der Geschwindigkeit manövrieren. Alles ging gut während meiner 20-24 Uhr Wache. Auch die Tagwache am 14. Februar 1979 verlief normal. Als ich abends zur Wache aufzog, fing es an zu schneien. Wir liefen durch das Oderhaff in Richtung Szczecin Hafen. Ein Schiff, welches uns entgegenkam, drohte mit uns zu kollidieren. Dank der Eisschicht zwischen den Schiffen rutschten wir aneinander vorbei. Das Eis wirkte wie ein natürlicher Fender.

Im Hafen angekommen, wurde der Schneefall immer stärker. Zusätzliche Leinen wurden gesteckt und die Ausrüstung an Deck gesichert. Anschließend bekam ich die Möglichkeit, in Ruhe meinen Wachabschluss zu genießen. Der Dienst wurde auf Hafenwache im englischen Törn umgestellt, sodass ich erst wieder um 16 Uhr am 15. Februar 1979 aufziehen musste. Nachdem die Anstrengungen der vorangegangenen Tage und Wochen verflogen waren, fiel ich nach Wachschluss in einen tiefen Schlaf und erlebte einen schönen Traum, wie ich mich noch immer erinnern kann. Mir schien, als sei ich im Paradies angekommen. Die Sonne schien vom Himmel herab, es wurde warm um mich herum. Ich hörte Pferde mit Glöckchengeläut und Kinderlachen. Ich erwachte, und tatsächlich, aus dem Traum war Wahrheit geworden. Die Sonne schien in meine Kammer, und auf der zugefrorenen Oder fuhr ein Pferdeschlitten entlang. Daran angebunden kleine Schlitten, auf denen Kinder saßen und sich ziehen ließen. Daher auch das Kinderlachen. Einfach himmlisch. So stelle ich mir heutzutage meinen paradiesischen Abgang von dieser Welt vor.

Durch den starken Schneefall konnte am Schiff nicht gearbeitet werden, die Luken blieben dicht. Meinen Geburtstag musste ich doch fern von der Heimat feiern, obwohl wir rechtzeitig Rostock Reede erreicht hatten. Also bestellte ich bei Kapitän M. fünfzehn Flaschen Schnaps zum Ausrichten meiner Geburtstagsfeier. Er fiel fast vom Glauben: „Was so viel?“ Aber als ich ihm vorrechnete, das fünfzehn Flaschen bei dreißig Leuten für jeden nur eine halbe Flasche bedeuteten, stimmte er zu. Gleichwohl blieben einige Flaschen übrig, die aber im Laufe der Liegezeit gelenzt wurden.

Eine Woche verging und keine Ablösung kam. Nun wurden ich und auch der Rest der Crew allmählich unruhig. Wir wollten nach der langen Zeit der Abwesenheit endlich wissen wie es zu Hause aussieht.

An dieser Stelle muss ich der polnischen Bevölkerung ein großes Lob zugestehen. Trotz Schnee und Eis war jeder und jede bereit Schnee zu schaufeln, wo immer es ging. Auch die Hafenarbeiter schippten rund um die Uhr den Schnee in große Behälter, die dann mittels Kran in die Oder gekippt wurden. In der Stadt fuhrn regulär Busse und Taxis. Die Straßen und Bürgersteige wurden ständig freigehalten. In der Heimat sah das ganz anders aus, wie ich später feststellen musste.

Endlich nach einer guten Woche kam meine Ablösung. Der Springer-Offizier berichtete von abenteuerlichen Zuständen in Rostock. Er musste mit dem Zug von Rostock über Magdeburg und Berlin in die polnische Hafenstadt reisen. Die direkten Strecken in Ost-West-Richtung waren zugeschnitten. Nichts ging mehr. Er hatte mir bereits eine Zugfahrkarte für die Erste Klasse nach Rostock mitgebracht, sodass ich mich meinerseits in das Abenteuer stürzen konnte. Schnell packte ich meine Sachen zusammen, nahm eine Decke und ein Kissen sowie ein wenig Verpflegung mit. Dieses vorausschauende Handeln kam mir auf meiner Heimfahrt zugute.

Mit dem Taxi ging es zum Szczeciner Hauptbahnhof. Dort fuhr der Zug pünktlich in Richtung Berlin ab. Im Abteil saß ich gemeinsam mit einem Polen. Durch das Fenster wehte ab und zu etwas Schneegischt herein. Schließlich kam eine Fahrscheinkontrolle durch die Zugabteile. Ich zeigte mein Seefahrtbuch vor und der Kontrolleur fragte mich wie lange ich mit dem Schiff unterwegs gewesen sei. Als ich ihm sagte: „Fünf Monate“, gab er mir anstandslos mein „Schwimmbuch“ zurück und wünschte eine gute Fahrt. Der polnische Mitfahrer hingegen wurde einkassiert, weil er ein Akkordeon mitführte, das er wohl in Deutschland veräußern wollte. So befand ich mich allein im Abteil, nahm meine Decke und mein Kissen heraus und nickte ein wenig ein.

Nach etwa zwei Stunden erreichte der Zug Berlin-Ostbahnhof. Ach du mein Heimatland, wie sah es hier aus, wie nach der großen Flucht aus den Ostgebieten. Überall lagen oder saßen Menschen herum und warteten auf ihre Zugverbindungen. Es herrschte totaler Ausnahmezustand. Na, das kann ja heiter werden, dachte ich und kämpfte mich zur Information durch. Immerhin war es schon nach Mitternacht, als ich in Berlin angekommen war. Dort legte ich meine Fahrkarte vor und bekam freundlich mitgeteilt, dass gegen 3 Uhr der Kopenhagen-Express erstmalig wieder über Potsdam und Neustrelitz fahrend eingesetzt werde. Der Zug stehe außerhalb des Bahnhofes und werde mit Dampf vorgeheizt. Ich dürfe, wenn ich wolle, schon in den Zug einsteigen. Gesagt, getan. Ich los mit meinem Gepäck, verbunden durch ein Band, Tasche vorn, Koffer hinten und links und rechts noch die Hände voll, so zog ich aufs Abstellgleis. Ja, kein Bahnsteig. Ich musste erst einmal die Tür öffnen, dann mein Gepäck nach und nach hochwuchten und ins Abteil bringen. Der Zug war leer, aber eine wohlige Wärme empfing mich. Ich nahm ein Abteil erster Klasse nur für mich in Anspruch. Die gegenüberliegenden Sitze schob ich zu einer großen Liegefläche zusammen und legte meine Decke und mein Kissen darauf. Dann machte ich mich an meinen mitgebrachten Speisevorrat. Wohligh und zufrieden schlief ich ein.

Als ich aufwachte, waren die Waggons bereits an die Lok gekuppelt und der Zug fuhr los. Überall Schnee, Schnee, Schnee. Teilweise fuhr der Zug wie durch einen Eistunnel. Zu beiden Seiten ließen sich Schneewände erkennen.

An sich ein D-Zug hielt dieser gleichwohl an jeder Milchkanne, wo vermutet wurde, dass noch „gestrandete Personen“ zusteigen wollten. An einem Haltepunkt stieg ein junger Mann aus Berlin zu, der einige Tage bei fremden Leuten kampieren musste, weil keine Zugverbindung

mehr bestand und alles eingeschneit war. Er hatte einen Trip an die Ostsee geplant, um für den Sommer einen Urlaubsplatz zu ergattern. Verrückt, oder?

Als ich gegen 5.30 Uhr, am 23. Februar 1979, in Rostock ankam, ereilte mich die nächste Hiobsbotschaft. Kein Taxifahrer wollte mich auf mein Dorf in der Doberaner Ecke bringen. Nach großem Betteln und Bitten erhielt ich eine Info, dass es einen jungen Taxifahrer gäbe, der dieses Abenteuer eventuell mittragen wolle. Er befand sich allerdings noch unterwegs und sollte erst in 30 Minuten am Rostocker Hauptbahnhof sein. Zwei Zigarettenslängen vergingen, dann kam das besagte Taxi. Alles klar und los. Diese abenteuerliche Fahrt ist mir in allen Details, die ich dem Leser ersparen möchte, bis heute im Gedächtnis haften geblieben. Schließlich klingelte ich an der Haustür. Es wurde geöffnet und meine Frau stand im Bademantel mit meinem kleinen Sohn im Arm in der Tür. Ein Gefühl der Glückseligkeit empfing mich. Jetzt war alles gut.

Die drei Wochen Urlaub gingen schnell vorüber. Die Wetterlage hatte sich gebessert und das Schneechaos nahm ein Ende. Die Straßen waren wieder frei. MS GERA lag in Warnemünde. Alle Reisevorbereitungen mussten an einem einzigen Tag erledigt werden. Ich für meinen Teil wurde zum II. Nautischen Offizier befördert. Die Übergabe der Dienstobliegenheiten erfolgte, die Inspektion rückte an, dann noch die Titelverteidigung, gegen wen auch immer, und natürlich Übernahme von Ausrüstung und Proviant. An Schlafen war nicht zu denken. Um Mitternacht zog ich mit dem Ersten Offizier Peter Wiepke zusammen auf 00-06 Wache. Mit ihm hatte ich mich bereits auf der Vorreise bestens verstanden und so wurde die folgende Reise eine von der guten Sorte.

Peter Duwe

Lambada und Weißwurst

Ich hatte es mir gerade auf der Backskiste meiner Kammer gemütlich gemacht und ein gut gekühltes Hafenbräu geöffnet. Aus dem Strelakassett RR 2201 von Robotron kamen rhythmische Lambada-Klänge, die ich, in Gedanken versunken, vor mich hindösend wahrnahm. Eine Kassette befand sich aufnahmebereit im Kassettenteil des Radios. Ich wollte ein paar neue Titel für zuhause aufnehmen, denn wie schon in Brasilien schien es auch in Europa und Amerika seit 1988 geradezu einen Lambada-Hype zu geben – ein Virus, mit dem auch ich mich infiziert zu haben schien. Dieser brasilianische Tanz, der seinen Ursprung in Bahia hat, gehörte mittlerweile zu jedem Repertoire eines guten DJs. Allerdings waren Platten oder Musikkassetten außerhalb Brasiliens schlecht zu beschaffen. Glück für den, der wie ich an der Quelle saß und aus dem Radio mitschneiden konnte.

Die Hektik der vergangenen Nacht verflieg langsam und ich genoss die Ruhe, die sich allmählich auf dem Schiff ausbreitete. Ein großer Teil der Crew war bereits an Land gegangen und amüsierte sich in den bekannten Etablissements der Rua General Câmara, bei Hein Seemann besser bekannt als „Rue de Galop“, oder einfach nur „Rue“. Die Lokale hatten zum überwiegenden Teil zwar noch geschlossen, aber die Mädels saßen am Nachmittag bereits in den kleinen Snackbars – den Lanchoneteis – und warteten auf Hein Seemann. War der einmal liiert, stand er in einem eheähnlichen Verhältnis. Einfach eine andere Braut zu nehmen konnte schwere Konsequenzen nach sich ziehen. Die Eifersucht der einst Auserwählten kannte diesbezüglich keine Grenzen. Das Schimpfwort „Butterfly!“, was der Fremdgänger prompt zu hören bekam, war das geringste Übel. Oftmals endete der „Ehekrach“ auch in „häuslicher Gewalt“. Sogar Waffen, wie Messer oder Rasierklingen sollen, Gerüchten

zufolge, das eine oder andere Mal zum Einsatz gekommen sein. Also: „Schuster bleib bei deinen Leisten!“, oder in diesem Fall bei deiner Braut.



Der Autor, Ill. Ing., auf dem Bootsdeck beim Einlaufen in Santos

Das MS GÖRLITZ, auf dem ich seit anderthalb Jahren als Ill. Ingenieur fuhr, machte in den frühen Morgenstunden des 16. Dezember 1989 im Hafen von Santos fest, um einen Teil seiner Kali-Ladung zu löschen. Ich hatte in der vergangenen Nacht Bereitschaft gehabt und musste zum Seeklarmachen und Einlaufen mit meinem Maschinen-Assi, der an Bord nur Efendi genannt wurde, in den Maschinenraum, bevor der Lotse kam. Das Schiff lag, geschützt vor Piraten, sehr weit draußen vor der

brasilianischen Küste und musste dem Lotsenboot eine Dreiviertelstunde entgegendampfen, wodurch sich das Einlaufen über vier Stunden hinzog. Sehr zum Leidwesen der Deck-Lords und der Maschinencrew, die schnell zu ihren Mädels auf die „Rue“ wollten, machte das Schiff auf der nördlichen Hafenseite, die zur Insel Santo Amaro gehört, fest. Um auf die andere Seite zu gelangen, musste erst mit der Fähre übergesetzt werden, was einen Umweg bedeutete und wertvolle Zeit kostete.

Ich nahm gerade genüsslich einen Schluck aus meiner Bierflasche, als es an der Kammertür klopfte und Sorbas, der Funker, seinen Kopf durch die Tür steckte. „Piet, kommst du mit an Land?“ „Nee, lass mal, ich habe kein Geld aufgenommen“, antwortete ich und fingerte noch ein Hafenbräu aus dem Kühlschrank neben meiner Backskiste. „Komm rein und trink erst mal ein Bier.“ Sorbas schloss die Tür und nahm auf einem Stuhl neben der Backskiste Platz, während ich die Aufnahmetaste des Strelakassetts drückte und den gerade beginnenden Lambadatitel aufnahm. „Das ist Beto Barbosa! Adocica meu amor, adocica...“, sang ich leise mit. „Den spielen sie hier gerade rauf und runter.“

Wir stießen mit unseren Flaschen an. „Prost!“ „Was ist nun?“, fragte Sorbas noch einmal. „Lass uns nach Guarujá an den Strand fahren!“

Ich nahm noch einen Schluck und sah aus dem Fenster. Eigentlich wollte ich den Nachmittag auf meiner Backskiste verbringen, ein paar Lambadatitel mitschneiden und abends früh in die Koje gehen. Aber das Wetter war fantastisch, Samstag, früher Nachmittag, und ich hatte keine Bereitschaft. „Weißt du“, sagte ich zu Sorbas, „ich spare auf einen kleinen Farbfernseher und habe extra kein Geld aufgenommen.“ Sorbas, der als Funker die neue brasilianische Währung, Cruzado-Novo, ausgezahlt hatte, war nicht entgangen, dass ich kein Geld empfangen hatte. „Macht nichts“, sagte er, „ich kann dir was borgen und du gibst es mir im nächsten Hafen zurück. Ich habe noch zwanzig D-Mark, die ich dir leihen kann. Die tauscht du in einem Hotel in diese neuen Kujambels um. Das reicht locker für ein paar Bier und was zu essen kriegste auch noch dafür.“

Ich überlegte einen Moment. Jetzt hatte ich doch Lust bekommen, an Land zu gehen. An diesen zwanzig D-Mark würde mein Sparziel nicht scheitern. „Wo willst du noch mal hin?“, fragte ich Sorbas. „Nach Guarujá“, antwortete er und fügte eilig hinzu, „das ist gleich vorne an der Hafeneinfahrt. Ich habe heute beim Einlaufen die Strände und Hochhäuser gesehen. Es ist hier auf unserer Seite, wir brauchen nicht mit der Fähre zu fahren.“

Wir gingen raus an Deck und Sorbas zeigte auf weiße Hochhäuser, die zwischen kleinen Hügeln in Richtung Atlantik zu sehen waren. „Das sind höchstens 20 Minuten mit dem Taxi oder dem Bus“, fügte er hinzu. „Klingt gar nicht so schlecht“, sagte ich und rannte schnell wieder zurück in meine Kammer, die gleich neben dem Steuerbordeingang auf dem Poopdeck lag. Mir war plötzlich eingefallen, dass ich die laufende Aufnahme am Strelakassett noch nicht gestoppt hatte. Als ich in meine Kammer kam, lief schon die Radiowerbung. „Mist!“, dachte ich, stoppte die Aufnahme und spulte zum Ende des Lambadatitels zurück. Sorbas war inzwischen auch wieder zurück in meine Kammer gekommen. „Also, fahren wir nun?“, fragte er nochmals etwas ungläubig. „Jo!“, antwortete ich, „Muss nur schnell hoch zum Zweiten, um mich abzumelden. Der hat heute nämlich Bereitschaft.“ Fünfzehn Minuten später trafen wir uns an der Gangway und verließen das Schiff.

Ich kannte Sorbas schon seit meiner Studienzeit. Wir beide waren Mitglieder im Elferrat des legendären IHS-Faschings, der Ingenieurhochschule für Seefahrt in Warnemünde, und hatten so manches Bier in großer Elferratsrunde zusammen getrunken. Der Elferrat war auch die Quelle unserer Spitznamen, Sorbas und Piet. Ich kann heute nicht mal mehr sagen, wie Sorbas mit bürgerlichem Namen hieß. Nach dem Studium hatten wir uns aus den Augen verloren, doch wie aus dem Nichts tauchte er dann in Wismar auf, um den Stammbunker für diese Kalireise nach Brasilien zu vertreten.



Sorbas als Hofnarr (li.) beim Fasching an der IHS

Wir befanden uns schon ein paar Minuten unterwegs, als die vom Hafentor fortführende Straße die Avenida Santos Dumont kreuzte. Von weitem näherte sich ein Stadtbus in rasantem Tempo. Er fuhr in der linken Spur und überholte gerade eine Kolonne von PKW. Als er sich näherte, erkannte ich, dass es die Linie 930 war und der Zielort Guarujá im oberen Teil der Frontscheibe angezeigt wurde. „Wollen mal sehen, ob er anhält?“, sagte ich und hielt den Arm mit geballter Faust und gestrecktem Daumen raus.

Obwohl wir an keiner Haltestelle standen, zog der Bus mit vollem Tempo in die rechte Spur und bremste scharf. Er schaffte es, circa fünfzehn Meter hinter uns zum Stehen zu kommen und öffnete die hintere Tür, wo auf der rechten Seite der Kassierer saß. Die Fahrt kostete 45 Centavos pro Person. Sorbas bezahlte den Fahrpreis und wir passierten ein Drehkreuz, welches ein Zählwerk für die zugestiegenen Fahrgäste aktivierte und nach dessen Stand der Kassierer zum Feierabend abrechnen musste.

Wir setzten uns jeder auf einen Fensterplatz mit offenem Fenster und genossen den kühlen Fahrtwind. Nach einer viertel Stunde stiegen wir an einer Haltestelle zwischen weißen Hochhäusern aus. „Avenida Marechal Deodoro da Fonseca“, las Sorbas auf einem Schild. Die Straße führte entlang am Praia das Pitangueiras im Schatten von Hochhäusern mit verglasten Balkons und Seemandelbäumen. „Hier wohnen die Arbeitslosen“, sagte Sorbas und grinste.

Wir kamen vorbei an einladenden Bars und Restaurants. Es roch abwechselnd nach gebratenem Knoblauch, Speck und frischen Limetten. „Das ist wohl ein Trick der Restaurantbesitzer, um Gäste anzulocken“, meinte Sorbas.

Ich wollte jetzt schnell meine zwanzig D-Mark in Cruzado Novos umtauschen, damit wir in eine der Bars einkehren konnten, aber wir fanden kein Hotel. Die Hochhäuser schienen ausschließlich aus Apartments und Penthouse-Wohnungen zu bestehen. Wir versuchten ein paar Fußgänger auf Englisch nach einem Hotel zu fragen, aber Englisch ist den meisten Brasilianern genauso fremd wie Deutsch. Obwohl ich ein bisschen Portugiesisch sprach, verstand ich nichts von dem, was mir geantwortet wurde. Alles, was ich übersetzen konnte, war, dass es hier kein Hotel gebe.

Wir gingen weiter die Straße entlang. „Verdammt, hier muss es doch Hotels geben!“, fluchte ich und blieb vor einem neu erbauten weißen Hochhaus mit Rauchglasscheiben an den Balkons stehen. Durch die Glasscheibe im Erdgeschoss konnte ich einen Mann in Uniform erkennen, der wie ein Portier aussah und mit einem großen, schlanken, dunkelhäutigen Mann diskutierte. Ich ging hinein, während Sorbas draußen blieb und hilflos um sich schaute. „Do you speak English?“, fragte ich den großen Schwarzen.

„Yes, I do.“, antwortete er prompt. Dann erklärte ich ihm, dass ich ein Hotel suche, wo man D-Mark in Cruzado Novos umtauschen könne. Der Schwarze überlegte und erklärte, dass er an D-Mark nicht interessiert wäre, weil er den Wechselkurs nicht kenne, aber US-Dollar würde er gerne tauschen. Wie es aussah, hatte er mich falsch verstanden.

Doch plötzlich riss er die dunklen Augen weit auf, hob den rechten Zeigefinger und es sah aus, als wäre ihm etwas eingefallen. Dann teilte er lächelnd mit, dass es ein deutsches Hotel am Praia do Tombo geben würde. Es sei nur zwanzig Minuten entfernt. Er ließ sich schnell vom Portier, der eigentlich der Nachtwächter des Apartmenthauses war, etwas zu schreiben geben und notierte den Namen des Hotels, der Straße und des Strandes. Ich bedankte mich und rannte mit dem Zettel zurück auf die Straße, wo Sorbas inzwischen auf einer Bank Platz genommen hatte und sein Gesicht genüsslich in die heiße Sonne streckte.

„Du, hier gibt es ein deutsches Hotel!“, rief ich ihm zu und las vom Zettel, „Strand Hotel, Avenida Prestes Maia, Praia do Tombo. Immer geradeaus, am Wasser entlang!“

Wir waren just ein paar Schritte gegangen, als neben uns ein blauer Chevrolet Record hielt und der große Schwarze aus dem Apartmenthaus uns einlud, einzusteigen. Er bot uns an, gemeinsam zum Strandhotel zu fahren. Mit dem Auto wären es nur fünf Minuten, meinte er. Das ließen wir uns nicht zweimal sagen und stiegen ein. Als wir weiterfuhren, stellte sich unser Chauffeur als Nelson Oliveira Neto vor. Er kenne den Hotel-Manager recht gut und würde ihn auch gerne mal wieder besuchen. Sorbas, der vorne Platz genommen hatte, stellte uns ebenfalls vor und erklärte Nelson, dass wir Seeleute aus Alemanha Oriental, also aus der DDR, sind.

Nelson schien über die jüngsten Ereignisse in Deutschland sehr gut informiert zu sein. Das brasilianische Fernsehen hätte täglich, seit der Grenzöffnung, über die feiernden Menschen und die Besucherströme berichtet.

Wenig später parkte der Chevy vor einem dreistöckigen Haus, das durch sein Ambiente an ein Chalet aus den Alpen erinnerte. Wir stiegen aus und betraten eine Terrasse mit gedeckten Tischen vor dem Eingang zum Restaurant. Kokospalmen und Seemandelbäume spendeten Schatten. Das Restaurant war zu dieser Zeit kaum besucht. Nelson begrüßte zwei Kellner, die sich hinter einem hohen Tresen, den ein Ziegeldach bedeckte, angeregt unterhielten.

Das Restaurant war im bayrischen Landhausstil eingerichtet. Tische und Stühle bestanden aus massivem Holz, so wie man sich alpenländische Wirtshäuser vorstellt. Sorbas und ich nahmen an einem Tisch unterhalb des Tresens Platz und schauten uns staunend um. An den Wänden hingen Bilder und Fotos mit bayrischer Landschaftsidylle. Man hätte glauben können, in einer Hütte irgendwo auf der Alm zu sitzen, wenn nicht aus dem Radio, wie konnte es anders sein, Lambadaklänge ertönt wären.

Nelson hatte seinen Smalltalk mit den beiden Kellnern beendet und kam zu uns an den Tisch, setzte sich und sagte: „Peter is not yet here.“ Peter war der Name seines deutschen Freundes, der seit über zwanzig Jahren hier in Guarujá lebte und seitdem das Management des Strandhotels führte. Er wäre noch zuhause, würde aber gleich kommen.

Sorbas wollte eben drei Bier bestellen, als Nelson den Arm hob und sich selbst bei den Kellnern einen Whisky bestellte. Einer der Kellner nahm eine Flasche Black Lable aus der Vitrine hinter dem Tresen und warf sie dem anderen zu. Gekonnt fing der sie auf und ließ fast zeitgleich, mit erhobenem Arm, den warmen Whisky aus einer Höhe von fast einem Meter über knackende Eiswürfel ins Glas laufen. Der Kellner, der die Flasche geworfen hatte, stellte das Glas auf ein Tablett und balancierte es über Kopf zu uns Gästen, die das Schauspiel amüsiert verfolgten. Dann fragte er Sorbas und mich, was wir zu trinken wünschten, worauf Sorbas zwei Bier bestellte. Der Kellner verschwand wieder hinter dem Tresen, nahm zwei tiefgekühlte Gläser aus einem Eisfach und füllte sie über eine Zapfanlage mit ebenso tiefgekühltem Bier. Wieder balancierte er die Gläser auf dem Tablett über Kopf und servierte am Tisch. Im selben Moment sprang die Pendeltür des Einganges nach innen auf und ein mittelgroßer untersetzter blonder Mann kam herein. Nelson stand auf, hob den rechten Arm und rannte auf ihn zu. Beide umarmten sich und jeder klopfte kräftig die Schulter des anderen. Sie sprachen kurz miteinander und kamen zum Tisch, wo Sorbas und ich gerade unser kaltes Bier heruntergestürzt hatten.

„Ihr seid Deutsche?“, fragte der Blonde mit bayrischem Akzent. „Ja“, antwortete Sorbas, „wir sind Seeleute.“ „Seid ihr von der Süd?“, wollte er wissen. „Nee“, sagte ich, „wir sind von der DSR aus Rostock.“ „Ihr kommt aus der DDR!“, freute sich der Blonde, „Ich bin Peter, ich schmeiß hier den Laden.“ Dann lief er hinter den Tresen und von dort in die Küche. „Ich bin gleich bei euch und dann trinken wir erst mal einen“, rief er noch bevor die Tür zur Küche zuflog.

Dann wiederholte Nelson noch einmal: „That's Peter, he ist the boss, my friend.“ Im nächsten Moment kam der Kellner an den Tisch und balancierte den nächsten Whisky für Nelson und drei Gläser Bier, die er vor uns und den vierten, noch freien Platz auf den Tisch stellte.

Zwei Minuten später kam Peter aus der Küche zurück und setzte sich zu uns an den Tisch. „Lasst uns einen auf den Mauerfall trinken!“, sagte er fröhlich und hob sein Glas. „Ich trinke den ganzen Tag Bier“, gestand er, „wenn mich die Polizei mal mit meinem Strand-Buggy anhält, lege ich immer gleich zwanzig Dollar in meinen Führerschein, dann gibt es keine Probleme.“ Wir hoben die Gläser und stießen an. Nelson, der kein Wort verstanden hatte, nahm ebenfalls seinen Whisky und schüttete ihn in einem Zug runter.

„Dass das klar ist“, sagte Peter, „ihr bezahlt hier heute nichts! Ich gebe einen aus!“ Trotzdem fragte ich ihn, ob ich meine zwanzig D-Mark in Cruzado Novos umtauschen könnte. „Ja, die D-Mark nehme ich dir gerne ab“, sagte er, „ich brauche ja immer unsere gute Mark, wenn ich mal wieder in Deutschland bin.“

Nelson, der inzwischen beim dritten Whisky angekommen war, hatte sich damit abgefunden, dass er an dieser Unterhaltung nicht mehr teilnehmen konnte, denn er sprach kein Deutsch, Peter kein Englisch und Sorbas und ich nicht genug Portugiesisch, um eine gepflegte Konversation zu viert führen zu können. Trotzdem verstanden wir es, Nelson mit Gesten in die Unterhaltung einzubeziehen, sodass er sich nicht total abgestellt vorkam.

Wieder kam eine Runde Bier und für Nelson der vierte Black Label. Die Menge im Glas hatte längst das übliche Maß überschritten. Während die Biergläser bei 0,25 Liter voll waren, hatte so ein Whiskyglas immer noch Reserven, die, wie es aussah, beim weiteren Ausschank mehr und mehr berücksichtigt wurden.

Die nächste Runde wurde gebracht und Nelson bekam seinen fünften Whisky, inzwischen ohne Eis und „sto Gramm“, wie der Russe so schön sagt. „Wollt ihr was essen, habt ihr Hunger?“, fragte Peter. Ich sah zu Sorbas. „Ja, essen könnte ich jetzt was“, sagte ich und Sorbas nickte zustimmend.

„Ich habe gerade Weißwurst beim Metzger in São Paulo gekauft“, sagte Peter. „Kennt ihr so was überhaupt?“ „Weißwurst habe ich noch nie gegessen“, gestand ich und Sorbas schüttelte zustimmend den Kopf. „Dann wird es aber Zeit“, sagte Peter. Er fragte Nelson, ob er auch was essen möchte, aber der hob ablehnend die Hände. „Não, obrigado!“, rief er. Und zu uns gewandt: „I don't like Weißwurst.“



Löschen von Kali auf MS GÖRLITZ in Santos

Der Kellner stellte eine Schale mit Weißbrot auf den Tisch und dazu eine Menage bestehend aus Salz, Pfeffer, Olivenöl, Essig, süßem Senf und Ketchup. Peter verschwand in die Küche: „Ich bin gleich wieder bei euch!“ In der Zwischenzeit fing Nelson an, das Brot zu essen. Er tröpfelte sich reichlich Senf darauf und aß hastig die Stücke, bis die Brotschale leer war.

Nach zwanzig Minuten kam Peter mit zwei großen Tellern Weißwurst, Kartoffelpüree und Sauerkraut aus der Küche zurück. „Das Sauerkraut gehört zwar nicht unbedingt dazu, aber die Brasilianer mögen es so“, sagte er. „Das sind jetzt die ersten Weißwürste in meinem Leben“, dachte ich, „und das ausgerechnet in Brasilien, wo man samstags normalerweise Feijoada, Moqueca, oder was auch immer isst.“

„Na dann, wohl bekomm's, gesegneten Appetit“, sagte Peter und bestellte die nächste Runde Bier und für Nelson den sechsten Whisky. Die Wurst war hervorragend, aber das brasiliani-

sche Sauerkraut, hier Chucrut genannt, schmeckte ein bisschen anders, als man es von der heimischen Küche gewohnt war.

Egal, ob die Zusammensetzung des Gerichtes nun bayrisch oder doch eher brasilianisch war, die erste Weißwurst schmeckte köstlich und würde zumindest für mich unvergessen bleiben.

Inzwischen war es später Nachmittag und die Sonne neigte sich über dem Atlantik. Das Restaurant füllte sich langsam mit einheimischen Gästen – den Besitzern der Apartments aus den Hochhäusern in der Nachbarschaft. Es gab – zumindest damals – so gut wie keinen internationalen Tourismus in Guarujá. Das Leben in den Straßen und an den Stränden wurde vorwiegend von den Paulistas, den Einwohnern São Paulos bestimmt, die am Wochenende der Millionenmetropole entflohen und Entspannung in ihren Zweitwohnungen im Estância Balneária (offizielles Seebad) Guarujá suchten. Ich würde vermuten, dass das auch heute noch so ist, denn der industrialisierte Süden Brasiliens scheint, wenn man einmal die Angebote der deutschen Reisebüros betrachtet, als Urlaubsziel nicht berücksichtigt zu werden. Amerikaner und Europäer ziehen es vor, den tropischen Norden mit Recife, Fortaleza, Salvador da Bahia bis maximal Rio de Janeiro zu bereisen.

„Ich muss mich langsam in die Küche verabschieden, mein Koch braucht Unterstützung“, sagte Peter. „Kann ich noch meine zwanzig D-Mark eintauschen?“, fragte ich. „Ach ja, natürlich“. Er ging hinter den Tresen und kam mit dreißig Cruzado Novos zurück. „Das ist unser neues Geld“, sagte Peter, „eintausend alte Cruzados sind jetzt ein Cruzado Novo. Wer weiß, wie lange wir diese Währung jetzt haben werden, bevor sie nichts mehr wert ist. Die jährliche Inflation liegt zurzeit bei über achtzig Prozent.“ Ich gab ihm den Zwanziger und bedankte mich.

Wir tranken den letzten Schluck unseres Bieres und verabschiedeten uns. „Bis zum nächsten Mal, und vielen Dank für den schönen Nachmittag“, sagte ich. „Ja, du kommst bestimmt bald wieder hierher“, sagte Sorbas, „wer weiß wo es mich nächste Reise hinführt.“ „Ciao, servus, macht's gut!“, sagte Peter. Auch Nelson verabschiedete sich und folgte uns zum Ausgang. Draußen vor der Tür ging er etwas schwerfüßig zu seinem Chevi und rief uns zu: „Come on, get in to my car! I'll get you a ride!“

Aber wir gaben vor, noch die untergehende Sonne am Praia do Tombo genießen zu wollen. „Lass den mit seinen Whiskys mal schön alleine fahren“, sagte Sorbas zu mir. Wir verabschiedeten uns auch von Nelson und spazierten am Strand entlang in die Richtung, aus der wir gekommen waren.

Es war dunkel geworden, und in den Straßen begann das Leben. Aus einer Bar am Praia das Pitangueiras tönte es: „Adocica meu amor, adocica ...“. „Wollen wir noch einen kleinen Absacker nehmen?“, fragte Sorbas. „Gute Idee“, antwortete ich, und wir gingen in die Bar, aus der die Musik kam und nahmen am Tresen Platz. „Jetzt gebe ich mal einen aus“, sagte ich, und war froh und dankbar, dass Sorbas mich zu diesem Landgang überreden konnte. „Was hältst du von einem Caipirinha?“, fragte ich. „Viel, sehr viel“, antwortete Sorbas.

Ich bestellte die beiden Cocktails und der Barkeeper begann mit der Zubereitung. Kurze Zeit darauf servierte er zwei randvolle Whiskygläser und verlangte vier Cruzado Novos. Wir hielten uns nicht lange mit dem köstlichen Getränk auf und ich bestellte gleich noch zwei. „Nach dem sollten wir aber aufhören“, sagte ich, „wenn wir dann weiter trinken, ist der Sollwert der Vernunft überschritten, wir finden kein Ende mehr, und der Katzenjammer am nächsten Tag ist umso größer.“

Als wir aus der Bar kamen, parkte vor dem Eingang ein Taxi – ein VW Käfer. „Los, den nehmen wir!“, sagte ich. Wir handelten einen Preis von fünf bis maximal sechs Cruzado Novos aus und stiegen ein. Im Gegensatz zum Bus ließ sich der Taxifahrer Zeit und bog in verschiedene Nebenstraßen ein. Ich dachte: „Der will den Fahrpreis in die Höhe treiben“. Trotzdem befanden wir uns nach fünfzehn Minuten am Terminal. Der Preis blieb wie vereinbart und ich gab dem Fahrer sechs Cruzado Novos.

Inzwischen war es 22 Uhr geworden. Auf der Rue de Galop würde jetzt das Leben so richtig losgehen. An der Gangway begrüßte uns der Wachmatrose. „Schon zurück?“, fragte er, „jetzt geht's doch erst los.“ „Tomorrow is auch noch a day“, antwortete Sorbas etwas müde und wir gingen auf unsere Kammern.

Die GÖRLITZ lag noch fünf Tage in Santos und hatte danach drei weitere brasilianische Häfen im Fahrplan – Paranaguá und Rio Grande do Sul zum Löschen und Tubarão zum Laden von 38.000 Tonnen Eisenerz, die für Rostock bestimmt waren.

Die brasilianischen Radiosender spielten noch bis in die frühen 1990er-Jahre Lambada, danach ebte der Hype langsam ab. Ich habe meine Aufnahmen von damals aber immer noch auf den alten Kassetten und liebe sie nach wie vor. Das Strandhotel habe ich in den folgenden Jahren noch oft besucht, und ich erinnerte mich immer wieder gerne an die erste dort verzehrte Weißwurst.

Im Knast

Fährt ein Mensch lange genug zur See und geht während dieser Zeit unzählige Male an Land, dann bleibt es nicht aus, dass er auch mal arretiert wird. Manche Tage in den Siebzigern, die waren aus persönlicher Sicht schon sehr abenteuerlich, fast schon rebellisch, so während eines Aufenthaltes in einem mexikanischen Hafen mit dem Fracht- und Lehrschrift J.G.FICHTE. Die Hälfte der Liegezeit verbrachte der Autor im ‚Carcél Municipal de Tampico‘.

Es ist der Morgen des 28. Mai 1976 gegen sechs Uhr, als erste Sonnenstrahlen die ohnehin schon schwüle Tropenluft erhitzen. Das unerträglich zirpende exotische Getier und die lästigen Mosquitos am Río Pánuco legen auch im Morgengrauen keine Pause ein. Mit Tagesanbruch beginnt wieder langsam der volle Hafen- und Schiffsbetrieb. An der stickigen Pier machen sich zwei dickliche, ältere Weiber mit Strohbesen zu schaffen, um die Wassermassen eines Gewitterschauers in Abflusslöcher zu fegen. Mit den klapprigen Gabelstaplern kommen langsam auch die ersten Stevedores zum Schiff, verharren erst mal an der Gangway, um sich vor Arbeitsbeginn über die nächtlichen Ereignisse auszutauschen.

Am Vortag hatte das Schiff, von Vera Cruz kommend, im Flusshafen Tampico festgemacht. Wer einige Tage zuvor während der Liegezeit in Vera Cruz an Land gehen konnte, sich auf der Plaza im Schatten hoher Palmen beim Anblick vorbeiflanierender Mexikanerinnen labte und abends in den umliegenden Bars ein kühles Serveza der Marke „Corona“ oder ein paar Tequilas gönnte, ist im staubigen Tampico normalerweise nicht unterwegs.

Normalerweise. Aber was bedeutet schon „normalerweise“, wenn der Missetäter in spe mit zwei unternehmungslustigen Ingenieuren befreundet ist, die dankbar jede freie Stunde nutzen möchten, um mal kräftig außerhalb des Maschinenraums durchzuatmen. Mit meinen beiden Freunden Ulli und Jürgen fuhr ich auf der FICHTE schon länger zusammen. Wir verstanden uns von Anfang an sehr gut, was eher selten vorkommt zwischen Schiffsoffizieren der Bereiche Deck und Maschine.

An jenem Tag wollten wir nach Dienstende an Land gehen. Es hatte sich bei uns so eingebürgert, dass wir vor dem Landgang zwei, manchmal drei Cuba libre oder Mojitos zu uns nahmen, um unseren bescheidenen Valutabestand nicht durch teure Drinks in den Bars a priori zu belasten. Generell war diese strategische Sparsamkeit jedem DDR-Seemann mangels



MS J.G.FICHTE in Puerto Tarafa / Nuevitás (1964)

Devisen vertraut. Gerade in den vielen kubanischen und wenigen mexikanischen Häfen gehörte dieses „Vorglühen“ zur Routine.

Ich fuhr als Ladungsoffizier, der immer mal wieder in Kuba vom Foreman oder Tally-Inspektor einen Karton „Havanna Club Ron añejo“ geschenkt bekam, welcher natürlich in großen Mengen als Schiffsladung den heimischen HO-Einkaufshallen für die WtB (Waren des täglichen Bedarf) vorbehalten blieb.

Gleich nach dem Abendbrot trafen wir uns in meinem Ladebüro zur Verköstigung, besprachen die Vorgehensweise an Land, waren aber immer offen für alle möglichen Szenarien in fremden Gefilden. Landgangsfrein hergerichtet, machten sich die drei „Musketiere zur See“ auf den Weg in die City.

Nach dem Passieren des Hafentores ging es nach links zur nahegelegenen Markthalle, die ein ebenso buntes Angebot führte wie ein orientalischer Basar. Händlergeschrei und 1000 Gerüche begleiteten uns auf Schritt und Tritt bei einem kurzen „Kontrollgang“ durch die Markthallen.

Gegen Abend kamen immer irgendwelche Vehikel an und entluden frisches Obst und Gemüse aus dem Umland schon für den nächsten Morgen. Uns fiel ein dicker, lauter Mexikaner auf, der oberhalb der Stufen auf einem hohen Stuhl thronte, vor sich ein hölzernes Schreibpult, und vier Tagelöhner anwies, wo welche Agrarprodukte in seinem Kontor zu lagern sind. Dabei prüfte er die Qualität und hielt in einem dicken Buch, viel größer als ein Schiffstagebuch, Sorte und Menge der gelieferten Ware fest. Das riesige Geschäftsbuch auf dem Pult ließ aber noch Platz für ein Flasche Tequila, deren buntes Etikett mir gleich ins Auge stach. Unser Interesse an seinem patronenhaften Habitus war ihm nicht entgangen. Ohne sich unseres Begehrs zu versichern, gab er Order an einen Laufburschen, unverzüglich eine weitere Flasche Tequila und drei Gläser nebst Zitronen, Pfeffer und Salz bereitzustellen. Ein Wortwechsel hatte zwischen uns noch nicht stattgefunden, schon hielten wir unversehens jeder ein Gläschen Tequila in der Hand. Wir waren so überrumpelt, dass die beiden Techniker nur ein deutsches „Prost“ stammeln konnten, während mir wenigstens ein „a susalud, Señor“ über die Lippen kam. Inzwischen waren Obst und Gemüse ordentlich verstaubt, im Wareneingangsbuch registriert und die Tequila-Gläser wieder gefüllt. Nachdem wir Namen, Nationalität und Beruf ausgetauscht hatten, machte uns der Gemüsehändler, nennen wir ihn im Weiteren „Don Mercato“, mit der Verbrauchsanweisung von Tequila, Zitronen, Pfeffer und Salz vertraut.

Der Beginn des Abends entsprach von der Szenerie her unserem Geschmack, gleichwohl war es uns noch bewusst, dass wir bei weiterem, ungezügelterm Tequila-Konsum den Abend vergessen und an Bord zurückgehen konnten.

Doch unversehens sahen wir uns zusammengepfercht in einem Pickup der Marke „Dodge“ durch staubige Straßen unterwegs in Richtung Innenstadt, dicht gedrängt zwischen ständig hupenden Autos. Don Mercato war auch Teilhaber einer Tanz-Discothek unweit der Plaza, und dorthin sollte es nun gehen. Weit vor Mitternacht kamen wir an, das Etablissement erst mäßig gefüllt. Vereinzelt saßen schon in schummrigen Ecken ältere Herren, bestückt mit edlen Ringen und goldenen Kettchen. Die Muchachas auf ihrem Schoß hätten ihre Töchter sein können.

Nach 21 Uhr füllte sich langsam der Tanzschuppen, flotte Kellnerinnen wieselten zwischen den Tischen umher und nahmen die Bestellungen entgegen. Musik setzte ein mit Barry White's „Let the Music play“.

Beim Rundblick ins Halbdunkel erkannten wir auch einige Besatzungsmitglieder von unserem Schiff. Natürlich galt unser Interesse vorrangig den hübschen Mexikanerinnen am Nebentisch, von denen wir auch hin und wieder zwischen den Drinks interessierte Blicke erheischen konnten. Eine gefiel mir besonders, machte aber keine Anstalten, ihr diese

Gefühlsregung zu signalisieren. Wenig später saß gerade sie neben mir. Es stellte sich schnell heraus, dass ich nicht der Auserwählte war. Irgendwoher hatte sie erfahren, dass ich bescheidene Kenntnisse der spanischen Sprache habe und bat mich deshalb, doch den großen, blonden Deutschen am übernächsten Tisch zu animieren, sie zum Tanz aufzufordern. Der Glückspilz gehörte zur Besatzung der FICHTE und fuhr als Assistent in der Maschine.

„Also, das geht ja überhaupt nicht“, war mein erster Gedanke; undenkbar, dass ich einem Maschinisten zu einem „Tachtelmechtel“ verhelfe. Nicht besonders kollegial, aber durchaus verständlich bei ihrem Anblick.

Hatte ich ein bisschen getrunken, sprach ich ein viel besseres Spanisch und entwickelte verheißungsvolle Eroberungsstrategien gegenüber dem schönen Geschlecht, als im stocknüchternen, ungalanten Zustand. Virginia hieß sie, Studentin, 21 Jahre, politisch interessiert, soweit man das bei unserem gemeinsamen Interesse für die kubanische Revolution verallgemeinern konnte, und schwärmte von Ché Guevarra. Für diese Nacht wollte ich unbedingt ihr Ché sein.

Der hübsche, blonde Aleman musste einem Halbfranzosen weichen, was sich ziemlich schnell bewerkstelligen ließ. Wir unterhielten uns angeregt über Gott und die Welt, erörterten auch die Möglichkeiten einer marxistischen Weltrevolution, was mir aber mit der Zeit ziemlich unerotisch vorkam. Auch den ganzen Abend in einem Sprachenmix aus Englisch und Spanisch unterwegs zu sein, ist anstrengend. Besser war es dann schon, sich auf der Tanzfläche mit Virginia zu tummeln und dabei dem männlichen Publikum anzuzeigen, dass sie an diesem Abend schon vergeben sei. Es folgte ein Abstecher an die dezente Bar, wo dann zarte Berührungen und schüchterne Küsse zum Selbstläufer wurden. Während des Songs „Besame, besame mucho!“ verließen wir spät abends das Tanzlokal und schlenderten auf der Suche nach einer Bleibe Hand in Hand durch Parks und Straßen.

Virginia besaß am Stadtrand eine kleine Wohnung, in der gerade ihr Bruder logierte, der sich für ein paar Tage auf Urlaub vom Armeedienst befand. So versuchten wir unser Glück an der Flusspromenade, wo vielleicht eines der kleinen Hotels uns noch Einlass gewährte. Wir verspürten keine Eile und waren ziemlich sicher, dass „Es“ heute Nacht noch passieren würde. Was wenig später während unseres Flanierens an der Uferstraße tatsächlich geschah, passte nun überhaupt nicht zu meinen verheißungsvollen Gedanken an eine nächtliche Romanze. Wir bekamen Gesellschaft. Ein großer, offener Ami-Schlitten mit wild gestikulierenden Halbstarcken begleitete uns. Virginia erkannte in der Gang ihre Jugendclique aus dem Wohnviertel, die nun auf sie einredete, sich nicht mit einem „Extranjero“ einzulassen, ihm den Laufpass zu geben und gefälligst einzusteigen. Virginia tat nichts dergleichen und ließ sich auch nicht umstimmen.

Dieser Disput schleppte sich zwischen den Parteien so dahin, während der Chevi Cabrio im Schrittempo neben uns mitrollte. Dann fuhr plötzlich das Ami-Auto vor uns auf den Bürgersteig, stellte sich quer und versperrte den Weg. Behände sprangen drei junge Männer aus dem Auto, einer schubste mich zur Seite. Sie nahmen Virginia in ihre Mitte und platzierten sie schroff eingeeengt auf dem Rücksitz. Das ging alles sehr schnell. In einem Anflug von Wut und Machtlosigkeit hob ich umherliegende Steine auf und warf sie dem davonfahrenden Automobil hinterher, welches sich jedoch schon längst außer Wurfweite befand.

Die zart geknüpften Bande mit Virginia, zerrissen von einem auf den anderen Moment auf Nimmerwiedersehen. Eine heiße Nacht fand abrupt ihr Ende und betraf nunmehr ausschließlich den meteorologischen Zustand.

Schnell wurde mir klar, dass dieser Vorfall auch sehr ungünstig für mich hätte ausgehen können. Es wäre nicht das erste Mal gewesen, dass ein Seemann an Land harte Prügel bezieht. So war ich doch sehr froh, unverseht und ohne blauen Auge davon gekommen zu sein.

Zügigen Schrittes entfernte ich mich vom Tatort in Richtung Hafen. Überraschenderweise traf ich in der Nähe der Plaza den gleichen Maschinenassistenten, den potentiellen Liebhaber Virginias vom vorangegangenen Abend, der sich nun wie ich auch zu früher Stunde alleine auf dem Weg zum Schiff befand.

Von weitem ließ sich schon das beleuchtete Hafentor sehen, als plötzlich ein Militär-Jeep neben uns mit quietschenden Reifen hielt. Uniformierte in schwarzem Overall mit den Initialen „MP“ am Helm sprangen aus dem Jeep, schubsten uns an eine Mauer und traten uns zwischen Unter- und Oberschenkel. An der Mauer stützten wir uns mit erhobenen Händen und gespreizten Beinen ab, während uns die Militärpolizisten nach Waffen und Drogen durchsuchten. Dann wurden wir auf die Pritsche ihres Jeeps verfrachtet und nach wenigen Minuten rasanter Fahrt dem städtischen Gefängnis überstellt, gleich neben dem Schatzmeisteramt der Stadt Tampico. Die ganze Szenerie kannte ich bis dahin nur aus einschlägigen Abenteuerfilmen.

Vier quadratisch angeordnete Hallen mit Gefängniszellen umschlossen einen betonierten Innenhof, auf dem sich die meisten Insassen aufhielten. In den Zellen, so nahm ich richtig an, befanden sich die „schweren“ Fälle unter Verschluss, wogegen die arretierten, nur männlichen Personen im Carré „Freigang“ hatten und mit einer Freilassung innerhalb von 48 Stunden rechnen konnten. Der mit Abstand größte vergitterte Raum in einem Seitengebäude beherbergte die weiblichen Gefangenen, von denen, wen wundert's, der meiste Lärm ausging.

An einige Begebenheiten kann ich mich noch gut erinnern, befand ich mich doch zu einer Zeit an einem Ort, der nun gar keinen Bezug zu meinem bisherigen Dasein hatte.

Mag sein, dass es noch an der Wirkdauer der geistigen Getränke lag, jedenfalls hatte ich weder ernsthafte Sorgen noch Angst hinsichtlich meines voraussichtlichen Kurzaufenthaltes in diesen kargen Räumlichkeiten. Ich war einfach nur erschöpft und sehr, sehr müde. Anstatt mich zu wundern, warum die einzige Liegegelegenheit am anderen Ende des Innenhofes noch unbesetzt war, steuerte ich die alte Holzbank an und machte es mir „bequem“. Ich verstand nicht, auf was mich ein Mithäftling aufmerksam machen wollte und hatte auch überhaupt keinen Nerv mehr für spanische Konversation. Nach einem gefühlten Sekundenschlaf fiel ich unter lautem Geschrei von der Bank auf die harten Tatsachen. Und das bedeutete: knochenharter, staubiger Beton unweit von Pissrinne und Schweißgeruch. Ein bulliger Mexikaner hatte einfach das Ende der hölzernen Pritsche angehoben und damit unmissverständlich mir und der johlenden Menge signalisiert, wer hier das Sagen und den Ruheplatz hat. Ich verzog mich in eine Ecke, lümmelte dort rum, kam aber nicht mehr zur Ruhe, nachdem ich mir meine demütigende Lage vergegenwärtigt hatte. Bloß kein Selbstmitleid aufkommen lassen, ermahnte ich mich und verdrängte unter Aufbietung meiner letzten geistigen Kräfte den verlangenden Gedanken an mein himmlisches Schiffsbett.

Da kam es mir sogar zupasse, dass mich Maschinist und Mitgefangener Frank R. mit seinem Lamento zwar nervte, aber auch auf andere Gedanken brachte. In einem Anflug von „political correctness“ hatte ich ihm erzählt, dass er wahrscheinlich hier zu Unrecht einsitze, nur weil er sich mir auf dem Weg zum Hafen angeschlossen hatte. Meine Vermutung, dass die „Befreier“ Virginias die Polizei auf mich gehetzt hatten, sollte sich noch am frühen Morgen bestätigen. Gegen fünf Uhr wurde ich in einen Raum nahe beim Haupteingang geführt und von zwei Gefängnis-Beamten der Randalie und Beschädigung eines Taxis bezichtigt. Ein abseitsstehender älterer Herr gab sich als Taxifahrer aus und behauptete, dabei auf mich deutend, dass ich sein Taxi durch mehrere gezielte Steinwürfe beschädigt hätte.

Die Beamten stellten mir sofortige Freilassung ohne Anklage in Aussicht, wenn ich mich in einer Art mexikanischen Schnellverfahren schuldig bekenne und 350,- Peso auf den Tisch



eine Art „Kautiön“ durch meine Reederei in Aussicht stellte. Diese Zusage stand mir nicht zu, gleichwohl war mir bewusst, dass die Reederei nie und nimmer einen DDR-Seemann im Ausland zurücklassen würde.

Im Laufe des folgenden Tages war ein Vertreter der Agentur, die unser Schiff betreute, vor Ort und entrichtete einen mir unbekannten Betrag an die Gefängnisleitung. Wenig später befanden wir uns wieder auf hoheitlichem Boden an Bord, wo ich umgehend dem Kapitän Heinrich Sch. Bericht erstatten wollte. Ich sollte mich erst mal gründlich duschen, ließ er mich wissen, bevor ich zum Rapport im Beisein des Politoffiziers wieder erscheine. Unaufgeregt berichtete ich von der nächtlichen Festnahme auf dem Weg zum Hafen und der Arretierung im Stadtgefängnis von Tampico. In der Absicht einer zusätzlichen Geldeinnahme ist es nicht ungewöhnlich, als Seemann in mittelamerikanischen Häfen mal einfach so weggesperrt zu werden. Pflicht- aber nicht wahrheitsgemäß berichtete ich von den nächtlichen Vorkommnissen. Den Erlebnisteil mit erotischer Note habe ich einfach mangels Relevanz unter den Kapitänstisch fallen lassen.

Am Nachmittag zur Coffee-Time in der Offiziersmesse kam meine Kammerstewardess Marion lachend auf mich zu und verkündete lauthals, dass sie nun im Besitz eines Fotos von mir sei. Ungläubig schaute ich in die Runde interessierter Mithörer, doch konnte ich mich nicht erinnern, dass ich ihr ein Bild von mir gegeben hätte. Unsympathisch war sie mir nicht. Marionklärte mich belustigt auf, indem sie mir zwei Fotos aus den aktuellen Lokalzeitungen unter die Nase hielt.

Nun erinnerte ich mich, dass ich mich in den Morgenstunden auch auf dem Gefängnishof mehreren Befragungen stellen musste, welche ich als Verhör mit Täterfoto wählte. Tatsächlich gab ich unbewusst, wohl auch unkonzentriert wegen des Restalkohols, zwei Zeitungsjournalisten ein „Interview“.

Dieses Dokument der Inhaftierung musste ich unbedingt besitzen; vielleicht schreibe ich ja 45 Jahre später mal eine Geschichte darüber. Um nichts in der Welt wollte mir Marion die Zeitungsausschnitte überlassen und drückte mein Antlitz aus Druckerschwärze noch fester an ihren Busen.

Obwohl ich meinen Kapitän inständig bat, mich nochmals kurz an Land zu lassen, lehnte er mein Ansinnen ab. Ich nannte ihm den Grund und versprach, nur bis zum Hafentor zu gehen

lege. Obwohl ich ein paar Pesos, bei weitem nicht die geforderte Summe, in meinem rechten Schuh versteckt hatte, konnte ich der Aufforderung mangels Dollars oder Pesos nicht nachkommen.

Ich hatte weder bis dahin noch irgendwann später Polizeibeamte so herzlich lachen sehen, als ich darauf bestand, mit der deutschen Botschaft in Mexico City zu telefonieren. Das war natürlich ein paar Nummern zu groß, der Situation nicht angemessen und so bat ich dann bescheiden darum, doch meinen Kapitän und die Agentur über unsere missliche Lage zu informieren. So richtig kamen die Beamten erst in die Gänge, als ich

2da. SEMANA DE EXITO
ALAMEDA
 15,000 *admit. 7,000*
JACK NICOLSON
ATRAPADO
EN SALON

En PLAZA
 10,000 *admit. 4,000*
JOHN WAYNE
KATHARINE HEPBURN
EL ALCAZAR DEL DESOL
 10,000 *admit. 4,000*
 Recintos Faltan
 para
DESOLACION
 10,000 *admit. 4,000*

OLIMPIA
 10,000 *admit. 4,000*
SERPIENTES
RESINAS
VS.
KUNG FU
 10,000 *admit. 4,000*
EL PLANETA
 10,000 *admit. 4,000*

VARIEDADES
 10,000 *admit. 4,000*
EL COMPAÑERO
MAS PADRE
 10,000 *admit. 4,000*

Los marinos extranjeros fueron arrestados por elementos de la policía uniformada bajo el cargo de haberse cruzado sin permiso a un automóvil y pretender agredir al chófer del mismo.

Van Ros y Yonah Rosati que dijeron ser marinos, se encuentran en una celda a disposición del juez calificador, acusados de "pamper" el suministro de esta propiedad del señor Eusebio Aguilar Tovar quien tiene su domicilio en la Avenida Mon-

El quejoso dijo que se encontraba estacionado con su automóvil en la esquina de Aduana y Carranza cuando de pronto llegaron los dos estateros y sin motivo alguno empezaron a darle de puntapiés al vehículo, al mismo tiempo que le sacaban.

Los dos ejes, que se encontraban oblicuos fueron vertidos a la horizontal de donde nacieron a su vida.

Ein paar Wochen später, wieder in heimischen Gefilden, wollte ich meine Freunde mit meinen Erlebnissen in Tampico und mit dieser Zeitungsstory beeindrucken. Zusammen mit der Frage: „Wer kann schon von sich sagen, auf einer großen Zeitungsseite gemeinsam mit Jack Nicholson und Charles Bronson abgebildet zu sein“, konnte das damals in Ost-Deutschland durchaus gelingen.

Die Fischverkäuferin wies auf einen Stapel Zeitungen vom Vortag. Zu meiner großen Freude wurde ich nach kurzem Suchen fündig und zeigte ihr die beiden Ausgaben mit den Fotos von mir. Gerne hätte ich ihr noch schnell die Vorgeschichte zu diesen Fotos erzählt, doch hielt mich ihr böser Blick davon ab. Sie hielt mich wohl für einen Ganoven und gab mir mit abweisender Handbewe-

Trotz dieses Platzverweises gab ich ihr

Unerlaubtes Verlassen in Bandar Abbas

Im März 1970 lag Motorschiff HEINZ KAPELLE im Hafen von Bandar Abbas/Iran. Während dieser Hafenliegezeit kam es zu einem besonderen Vorkommnis.

Ich hatte am 3. des Monats um null Uhr meinen Dienst als Wachassi angetreten, als ich nach etwa 1.30 Uhr aufgefordert wurde, dem Wachoffizier, dem Wachingenieur, dem Wachmatrosen und einem weiteren Matrosen zur Hafenwache zu folgen. Dort trafen wir auf den Vollmatrosen B., der sich kurz zuvor unerlaubt vom Schiff entfernt hatte. Dieser war um null Uhr betrunken auf Wache erschienen und auf Grund dessen vom II. Offizier als Wachoffizier zur Ruhe geschickt worden. Ein anderer Vollmatrose bezog die Wache. B. bemühte sich daraufhin weiter um Alkohol, wurde aber zurückgewiesen. Daraufhin war er in seine Kammer gegangen, packte seine Sachen und hatte mit Seesack und einer Tasche das Schiff am Wachmatrosen vorbei, der ihn nicht aufhalten konnte, über die Gangway verlassen. Durch die Hafenwache war sein Weg aufgehalten worden. Unsere Bemühungen, den Betroffenen zur Rückkehr zu bewegen blieben erfolglos. Daraufhin kehrte der II. Offizier an Bord zurück und informierte telefonisch den Kapitän auf das Vorkommnis.

Der Kapitän traf zusammen mit dem II. Offizier kurze Zeit später in der Hafenwache ein, um mit dem Abgängigen zu reden. Dieser machte immer noch einen sehr betrunkenen Eindruck. Auf die Frage, warum er das Schiff unerlaubt verlassen habe, erklärte er, dass dafür keine politischen Gründe vorlägen, sondern rein persönliche. Diese würden ihm ein weiteres Leben an Bord unmöglich machen. Das bekräftigte er auf Nachfrage nochmals ausdrücklich. Es gefalle ihm nicht, dass die Mannschaft das abarbeiten müsse, was die Offiziere anordneten.



Seine weiteren Erklärungen zu seinem Verhalten waren gleichermaßen lächerlich, dass sie jeder Beschreibung spotteten. Es gab scheinbar auch Differenzen innerhalb der Crew, die in Verbindung zu einer gewissen Dame in Rijeka gebracht werden konnten. Das Schiff fuhr im Liniendienst Adria – Persischer Golf.

Gleichwohl schienen ihm bei der Befragung schon Gewissensbisse ob seines Verhaltens zu plagen. Vom Kapitän wurde ihm seine Situation eindeutig klargemacht, indem dieser mit Nachdruck erklärte, dass er bei dem weiteren Verfolgen seines Schrittes ein Wiedersehen mit seinen Eltern, Verwandten und Freunden, mit seiner ihm vertrauten Heimat, unmöglich mache. Der Abgängige fing daraufhin an zu weinen. Auf die Frage, ob er denn wisse, was ihn erwarte, wenn er sein Vorhaben vollende, antwortete er, das wäre ihm egal. Es zeichnete sich ab, dass B. resignierte, seinen Schritt innerlich wohl schon bereute, es nach außen aber nicht zugeben wollte. Die Hafenpolizei wurde von Kapitän in Englisch über das Notwendigste aufgeklärt, sodass diese keine Widersprüche erkennen konnte und die bereits angenommenen Papiere des Matrosen, wie Seefahrtsbuch, Personalausweis und Fahrerlaubnis, an den Kapitän zurückgegeben wurden. Die Polizei erklärte, dass sie ihn bis zu seiner Ausnüchterung auf der Wache behalten wolle und er dann vom Kapitän im Laufe des Tages abgeholt werden könne. Darauf musste sich der Kapitän einlassen.

Am Morgen um 9.30 Uhr des Tages erschien B. mit seinem Gepäck an Bord mit dem Wunsch wieder in das Besatzungskollektiv aufgenommen zu werden. Gleichzeitig bat er den Kapitän um Entschuldigung für sein Verhalten. Dieser teilte ihm mit, dass er dem Kollektiv immer noch angehöre, er aber für die nächste Zeit mit einer Alkohol- und Landgangssperre belegt würde. Das nahm B. widerspruchslos zur Kenntnis. Für den Rest des Tages wurde er von der Arbeit befreit, um sich psychisch wieder zu fangen. Damit war es allerdings nicht getan. In Gegensatz zur heutigen Rechtsprechung bedingte seinerzeit Alkohol keine mildernden Umstände. Er hatte sich anschließend vor dem Schiffsrat und der gesamten Besatzung für sein Fehlverhalten zu rechtfertigen. Nach dem Einlaufen in Rijeka wurde die Besatzung zwecks Urlaub abgelöst und flog nach Berlin-Schönefeld. Dem Vernehmen nach wurde dem Akteur dieses Vorfalls sodann durch die Firma Horch & Guck die Akkreditierung zur Seefahrt entzogen.

Gerrit Krüger

Forschungs- und Fangreise in die Gewässer vor der VDR Jemen

Das Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung wurde von der Leitung des Fischkombinates Rostock beauftragt, eine Fang- und Forschungsreise in den Golf von Aden wissenschaftlich zu begleiten. Daraufhin erhielten ich und ein weiterer Biologe die Aufgabe, das Schiff mit den entsprechenden Geräten auszurüsten und die Unternehmung zu flankieren. Einige Episoden rund um diese Reise sind noch nach Jahrzehnten im Gedächtnis haften geblieben.

Bei dem auszurüstenden Schiff handelte es sich um das Fang- und Verarbeitungsschiff ROS 311 RUDOLPH LEONHARD. Die heiße Phase der Reisevorbereitung begann im September 1977.

Vor dem Auslaufen herrschte an Bord wie immer eine große Hektik, die auch schon manchmal chaotische Züge annahm. Uns wurde das Krankenhaus zur Lagerung unserer Instrumente zugewiesen. Die empfindlichen Glasgerätschaften (Thermometer, Pipetten, Kühlschlangen etc.) legten wir in die Kojen des Hospitals. Nachdem wir vier Stunden vor dem Auslaufen wieder an Bord gegangen waren, stellten wir fest, dass ein müder Arbeiter sich



Fang- und Verarbeitungsschiff ROS 311 RUDOLPH LEONHARD

wohl ausruhen wollte und auf unsere Glasgeräte geworfen hatte. Sämtliche Gerätschaften waren zerbrochen, im Bett lagen nur noch Glasscherben. Jetzt war guter Rat teuer. Im Institut waren keine neuen Glasgeräte mehr zu bekommen. So wendeten wir uns an die Uni Rostock, Sektion Biologie um Hilfe und Unterstützung. Dank unserer guten Beziehungen zur Sektion, wir hatten beide dort studiert, erhielten wir kurzfristig die benötigten Glasgeräte. Man kann sich vorstellen, dass angesichts dieses Problems bei uns fast die Panik ausgebrochen wäre.

Unser Schiff konnte also pünktlich den Fischereihafen in Rostock in Richtung Indischer Ozean verlassen. Die Reise ging durch die westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak, Nordsee, Englischer Kanal, Biskaya ins Mittelmeer. Vor Port Said wurde gestoppt, um die Fahrt durch den Suezkanal vorzubereiten. Es hatte sich schon eine große Anzahl von Schiffen auf der Reede von Port Said versammelt. Ein Schlepper der Hafenbehörde versuchte die Schiffe in die richtige Position zu manövrieren. Die Passage wurde im Konvoi durchgeführt, sodass nur eine bestimmte Anzahl von Schiffen den Kanal gleichzeitig passieren konnte.

Im Hafen von Port Said wurden jedem Schiff vier Männer und ein Dingi zugeordnet. Diese Männer hatten die Aufgabe, bei Sturm oder anderen Ereignissen die Schiffe im Kanal festzumachen. Zu diesem Zweck sind in bestimmter Entfernung Poller an beiden Seiten des Kanals installiert. Die übernommenen Ägypter begannen sofort mit ihrem Treiben. Sie errichteten an Deck einen orientalischen Basar und versuchten der Besatzung irgendwelchen Trödel aufzuschwatzen. Unserem Kapitän kamen diese „Festmacher“ nicht geheuer vor. Er veranlasste, ihre Kammer des Nachts beobachten zu lassen. Nachdem die „Festmacher“ in Suez das Schiff verlassen hatten, wurde bei einer Revision der Lebensmittelbestände festgestellt, dass 21 Tafeln Schokolade fehlten. Wo diese geblieben waren, konnte nie nachgewiesen werden.

Die Reise führte weiter durch das Rote Meer bis in den Golf von Aden, der bereits zum Indischen Ozean gehört. Die Einfahrt in den Hafen von Aden war spektakulär: Die Stadt gruppiert sich um eine natürliche Bucht, die von hohen Felswänden eingefasst ist. Bis alle Formalitäten zur Aufnahme der Fischerei erledigt waren, verging einige Zeit. Ich durfte mit ins Ministerium für Fischerei fahren, um dort einen alten Bekannten zu treffen. Abdul hatte mit mir zusammen am Allunionsinstitut für Fischerei und Ozeanographie in Moskau promoviert. Die Freude des Wiedersehens war groß, hatte doch keiner geglaubt, dass wir uns in diesem Leben noch einmal treffen würden.

Wir verabredeten uns für eine Stadtrundfahrt. Danach setzte er mich am Englischen Strand (ehemals der Strand der Kolonialmacht England) ab. Dort befanden sich bereits einige Crewmitglieder, die hierher zum Tauchen (mit ABC-Geräten) gefahren waren. In einer Bordversammlung hatte ich die Mannschaft noch vor den Gefahren durch giftige Fische

(Stachelrochen, Muränen, Rotfeuerfische etc.) in tropischen Gewässern hingewiesen. Bei meinem Tauchgang am Englischen Strand gewährte ich einen Rochen, etwa so groß wie ein Suppenteller. Ich dachte mir, der kann ja, so klein wie er ist, noch nicht stechen und fasste ihn links und rechts des Kopfes an. Was danach passierte ist fast nicht zu beschreiben. Der Schmerz, der meine Hand durchzuckte, ließ sich kaum auszuhalten. Zum Glück hatten wir einen Arzt an Bord, der mich mit Schmerzmitteln und Antibiotika entsprechend behandeln konnte. Über die Häme und den Spott der Besatzungsmitglieder, glaube ich, brauche ich nicht zu berichten. Nach einiger Zeit war der gesamte Handrücken entzündet, sodass sich die Haut einfach abziehen ließ. Etwa ein halbes Jahr musste ich noch einen Verband tragen. Nachdem die Formalitäten an Land erledigt waren, ging es zum Fangplatz. Wir konnten mit unseren Untersuchungen belegen, dass eine Fischerei in Tiefen über 100 Meter nicht mehr erfolgreich war, da hier der Sauerstoffgehalt des Wassers für die Fische nicht mehr ausreichte. Im vierzehntägigen Rhythmus liefen wir in den Hafen von Aden ein, um die gefangenen Fische anzulanden. Schon am nächsten Tag war die ganze Stadt vom Geruch gegrillter oder gebratener Fische erfüllt. An fast jeder Straßenecke war eine Fischbratküche entstanden. Der Aufenthalt auf einem Schiff in den Tropen ist nicht einfach, wenn es nicht mit den entsprechenden Kühleinrichtungen ausgerüstet ist. Unser Schiff war das beste Beispiel dafür, eine Klimaanlage für die Kammern existierte nicht. Es gab auch keinerlei Möglichkeiten der Kühlung von Getränken. Lediglich ein Gebläse versorgte die Kammern mit Frischluft. Wir fertigten aus Draht eine Haltevorrichtung an, die vor dem Austritt der Frischluft befestigt wurde. In diese Halterung legten wir unsere Getränkeflaschen, die wir zuvor in einen nassen Strumpf gewickelt hatten. Nach 30 Minuten hatten wir ein gut gekühltes Getränk zur Verfügung. Neben unserer RUDOLPH LEONHARD lagen zwei sowjetische Fangschiffe im Hafen. Von dem einen näherte sich nachmittags ein Beiboot mit einigen Matrosen an Bord. Dank meiner Russischkenntnisse wurde ich zu Rate gezogen. Es stellte sich heraus, dass einem Matrosen eine Kakerlake ins Ohr gekrabbelt war. Das Ohr war schon entzündet und bereitete dem Matrosen große Schmerzen. Unser Doktor konnte schnell Hilfe leisten und dem Matrosen



Vor der jemenitischen Küste

ging es wieder gut. Als Dank erhielt der Doc eine Tüte mit Muscheln als Dekorationsmaterial. Zur Überwachung unserer Aktivitäten im Seegebiet der VDR Jemen wurden uns drei jemenitische Spezialisten zugeteilt. Diese jungen Männer hatten ihre Ausbildung in Astrachan am Kaspischen Meer erhalten. Wiederum wegen meiner Russischkenntnisse wurde ich als ihr Betreuer eingesetzt. Der Kapitän hatte den Dreien ein striktes Alkoholverbot auferlegt, weil er wusste, dass die jungen Leute den Alkohol schlecht vertrugen.

Eines Nachmittags wurde ich als Betreuer der Jemeniten in den Verarbeitungsraum gerufen. Die drei Spezialisten waren dabei, das Verarbeitungspersonal an den Laufbändern aus einem C-Schlauch mit Wasser zu bespritzen. Für sie offensichtlich ein großes Vergnügen. Ich hatte große Schwierigkeiten die betrunkenen Männer in ihre Kammer zu bugsieren. Nachdem sich alles wieder soweit beruhigt hatte, kamen sie untereinander in Streit und schlugen sich gegenseitig die Nasen blutig. Einer der „Experten“ lief torkelnd durch die Gänge, hielt ein Stück Papier in die Luft und rief: „I am secret police man.“ Am gleichen Abend wurde eine Sondersitzung der Schiffsleitung einberufen, um den Übeltäter, der den Jemeniten den Alkohol besorgt hatte, zu ermitteln – umsonst. Bis heute weiß keiner wer der Schuldige gewesen ist.

Die Forschungs- und Fangreise des FVS RUDOLPH LEONHARD nahm trotz aller Schwierigkeiten ein erfolgreiches gutes Ende. Es konnten zwar gute Fänge getätigt werden, aber für eine industrielle Fischerei war der Fangplatz zu klein.

Joachim Meitzner

Lehrling auf dem Ausbildungslogger PATRIOT

Das Weihnachtsfest konnten wir Fischerlehrlinge noch zu Hause verbringen. Doch ich war in Gedanken schon auf See. Endlich sollte mein unumstößlicher Wunsch in Erfüllung gehen – bald ein richtiger Seemann zu sein. Noch ahnte ich nicht wie schwer der Anfang sein würde. Am 27. Dezember 1956 reiste ich zurück nach Rostock, wo wir, die zukünftigen Matrosen der



Der Autor damals

Hochseefischerei, schon drei Monate Ausbildung auf dem Netzboden und in der Berufsschule hinter uns hatten.

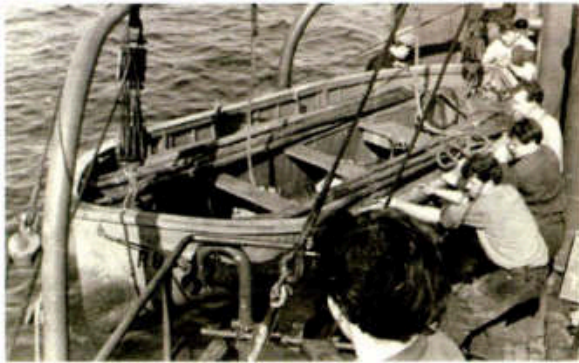
Der Ausbildungslogger PATRIOT lag bereits am Ausrüstungskai im Fischereihafen. In der Kleiderkammer bekam ich einen neuen Seesack mit verschiedenen Ausrüstungsstücken, zum Beispiel den Südwester, die langen Seestiefel und ein sogenanntes Ölhemd. Damit war ich später an Deck vor überkommendem Spritzwasser oder Regen ordentlich geschützt. Nur wenn bei stürmischer See Brecher mit grünem Wasser über die Reling donnerten und die Füße den Halt verloren, dann wurde man nass bis auf die Haut und musste froh sein, nicht außenbords zu schwimmen.

Alle waren beschäftigt mit der Ausrüstung des Schiffes für eine Fangreise in die östliche Ostsee. Ich war zunächst enttäuscht, dass es nicht zur Barentsee oder wenigstens in die Nordsee gehen sollte. Netze, Tauwerk und Proviant wurden an Bord

gebracht und verstaut. Nebenbei füllten wir die Tanks mit Trinkwasser und den Bunker für die Kombüse mit Briketts. Hier wurde noch auf einem Kohleherd gekocht. Diesel war schon gebunkert. Nach dem Verholen zur Eisfabrik füllten sich die Fischräume mit vielen Tonnen Roheis zur späteren Kühlung des Fanges.

Es war bereits dunkel, als unser Schiff von der Pier ablegte und das Hauptfahrwasser der Warnow ansteuerte. Wir sechs Lehrlinge standen an Deck und sahen wie das Hafenbecken hinter uns in der Dunkelheit verschwand. Bald stellten wir jedoch fest, dass das Schiff keine Fahrt mehr machte. Nun erlebte ich schon zu Beginn meiner ersten Seereise eine Grundberührung. Das Schiff war am Rande des Fahrwassers festgekommen. Auf der Kommandobrücke herrschte scheinbar Gelassenheit. Der Bugsierschlepper des Fischkombinats wurde mit Typhonsignalen gerufen. Mit seiner Hilfe waren wir bald wieder im tiefen Fahrwasser. Um eine Beschädigung am Unterwasserschiff machte man sich wohl keine Sorgen. Ich vermute, dass dieses Ereignis im Schiffstagebuch nicht erwähnt wurde. Eine Taucheruntersuchung und viel Ärger mit dem Havariebericht wären wohl unvermeidlich gewesen.

Nun ging es die Warnow abwärts in Richtung Warnemünde. Schon seit Weihnachten wehte ein starker Nordoststurm. Unsere Reise sollte zur „Mittelbank“ gehen, zu einem Fangplatz zwischen Bornholm und Gotland. Uns stand eine stürmische Reise bevor. Doch das war mir noch nicht klar, als wir die Warnowwerft an Backbord passierten. Schon zwischen den Molen rollte der Logger, und es begann sich das Vorschiff in der einlaufenden Dünung zu heben und zu senken. Noch waren die Bewegungen sanft und angenehm. Ich konnte mir nicht



Das Rettungsboot wird eingeholt

vorstellen, dass die Seekrankheit mal über mich kommen würde. So freute ich mich über die Bewegungen unseres Loggers und konnte noch mit Genuss einen Apfel aus Mutters Garten essen. Das war allerdings für viele Stunden die letzte Nahrung, die diesen natürlichen Weg nahm.

Kaum hatten wir das rote Feuer der Ostmole passiert, wurde das Schiff von den kurzen und steilen Wellen der Ostsee getroffen. Gleichzeitig erhöhte man die Maschinendrehzahl

auf nahezu Voll Voraus. Nun prallten zwei Elemente aufeinander – der breite bullige Bug des Fischloggers kämpfte gegen die nach tagelangem Sturm aufgetürmte See. An Deck gab es keinen trockenen Platz mehr.

Die Crew wohnte im Vorschiff, und wir Lehrlinge bewohnten eine Kammer für sechs Mann. Das Mobiliar bestand aus eingebauten Schränken, einem fest verschraubten Tisch und einer nicht abstellbaren Dampfheizung. Bullaugen, Oberlichter oder eine sonstige Belüftung gab es nicht. Dieser „Wohnraum“ bewegte sich nun im Sturm wie ein außer Kontrolle geratener Fahrstuhl, der noch gleichzeitig mehr oder weniger stark, aber immer mit großer Beschleunigung von einer Seite auf die andere rollte.

Die Luft war unbeschreiblich in dieser Höhle, oder soll ich sagen Hölle? Von der Seekrankheit blieb keiner verschont. Immer wieder musste auch ich die Treppe hinauf an Deck, um dem Meeresgott ein weiteres Opfer zu bringen. Wer Luv und Lee nicht beachtete, der kam nass und besprenkelt wieder nach unten. Ein Anblick zum Kotzen, im wahrsten Sinne des Wortes. Weitere Einzelheiten möchte ich dem Leser ersparen.

Einen einschlägigen Höhepunkt erlebte ich aber noch in dieser ersten Nacht auf See. Kurz vor Mitternacht musste ich auf die Brücke. Ich war zu meiner ersten Seewache eingeteilt. Der

II. Steuermann, ein Matrose und ich übernahmen die sogenannte Hundewache in der zweiten Nachthälfte. Wir vom Vorschiff hatten es geschafft, zwischen zwei Brechern fast trocken nach achtern zu kommen. Ich wurde an das Steuerrad gestellt und musste lernen, das Schiff auf Kurs zu halten. Das klappte nach kurzer Zeit, auch wenn der vorgegebene Kompasskurs bei den heftigen Stampf- und Rollbewegungen nicht immer gut gehalten werden konnte. Die Konzentration auf diese Aufgabe ließ die Seekrankheit etwas in den Hintergrund treten, aber nur solange bis der Steuermann sich eine Zigarre anbrannte. Wieder kam nun alles noch Vorhandene hoch. Ich wagte es nicht, meinen Posten am Ruder zu verlassen. Sicher war es auch mein Stolz und Trotz den seefesten Männern auf der Kommandobrücke gegenüber. Als der Mund voll war, wohin damit? Ich würgte tapfer alles wieder hinunter.

Am Silvestertag erreichten wir Bornholm und ankerten im Schutze der Insel. Endlich lag das Schiff still und das Leben kehrte zurück. Der Sturm heulte auch jetzt noch in den Masten, aber der Logger lag vom Anker gehalten und wiegte sich nur leicht in der Dünung. Nun schmeckte auch das gute und reichliche Essen wieder.

Eine Feier zum Jahreswechsel gab es für uns Lehrlinge nicht. Schon eine Stunde nach Mitternacht wurde der Anker gehievt und die Reise zum Fangplatz fortgesetzt. Am Neujahrstag besserte sich das Wetter und an Deck wurde das Fanggeschirr klagemacht. So ein Grundschleppnetz ist wie ein riesiges Maul, welches über den Grund gezogen wird und alles verschluckt was nicht rechtzeitig flüchten kann. Die wichtigsten Teile, wie Grundtau und Headleine mit den verschiedenen Kugeln, Seiten- und Höhenscheerbrettern und das eigentliche Netz mit Tunnel und Steert wurden bereitgelegt und zusammengefügt.

Von der Mittelbank wurden reiche Fänge gemeldet. Das war ein gutes Zeichen, denn die Fischereikapitäne meldeten normalerweise schlechte Fänge, auch wenn die Netze voll waren, um nicht weitere Schiff anzulocken.

Auf der Mittelbank, die wir bei inzwischen gutem Wetter erreichten, wurde das Netz ausgesetzt.

Das klappte auch ganz gut, wenn auch mit viel Aufregung für uns Lehrlinge. Wir hatten noch keine Ahnung und mussten uns manche Grobheiten vom Netzmacher und von den Matrosen gefallen lassen. Am schlimmsten waren die Matrosen, die gerade erst ausgelernt hatten. Sensibel durfte man nicht sein bei dieser Crew!

Die Kommandos beim Aussetzen des Netzes und später beim Hieven erfolgten in plattdeutscher Sprache, mit vielen abgeschliffenen englischen Begriffen. Aber die Lehrlinge waren auch alle aus Mecklenburg und Pommern, sodass jeder bald wusste was gemeint war.

Nach dem Aussetzen wurden die Kurrleinen entsprechend der Wassertiefe, etwa 300 Meter gefiert und mit einem Sliphaken am Heck des Schiffes zusammengehalten. Jetzt schlepten wir das Netz drei Stunden über den Grund. Nur der Steuermann wachte auf der Brücke. Ein Maschinist war ständig im Maschinenraum, alle anderen sollten auf Vorrat schlafen.

Geweckt wurde mit einem Signalhorn in allen Räumen des Schiffes. Schnell anziehen, Seestiefel, Ölhemd und Südwester drüber und raus an Deck. Dort standen bereits die



Der Koch beim Fischräuchern

Netzmacher und der Bestmann an der Netzwinde und hieften die Kurrleinen bis die großen Seitenscheerbretter an den Fischgalgen vorn und achtern festgemacht werden konnten.



Nun kam das schwere Grundtau mit den Rollen und Eisenkugeln an Deck. Das Schiff lag inzwischen quer zur See und rollte im Seegang. Salziges Wasser sprühte uns ins Gesicht. Die ganze Decksbesatzung stand jetzt an der Steuerbordreling und holte das Netz Hand über Hand ein, bis der mit Fisch gefüllte Steert an Deck gehievt werden konnte. Ein Matrose löste den Knoten und schon standen wir bis zum Bauch in den

zappelnden Dorschen. Ohne Zeitverlust wurde das Netz klargemacht und wieder ausgesetzt. Das Schleppen begann erneut.

Jetzt hatten wir mit der Verarbeitung des Fanges zu tun. Am Anfang stand das Schlachten der Fische. Der zappelnde Dorsch wurde so mit der linken Hand festgehalten: Daumen unter den Unterkiefer und Zeigefinger ins Auge. Jetzt wurde mit dem Messer die Kehle durchgeschnitten und anschließend der Bauch von oben nach unten. Die Leber kam in ein Fass, die Eingeweide an Deck oder über die Reling ins Wasser. Der Fisch flog in ein Becken mit Seewasser. Das alles musste sehr schnell gehen, wenn man nicht angebrüllt werden wollte: „Hier wird geschlachtet und nicht operiert!“

Es war kalt und immer wieder kam Spritzwasser über Deck. Die geschlachteten Dorsche wurden mit Seewasser solange gewaschen, bis sich das Wasser nicht mehr rot vom Blut färbte. Der Fang kam nun in den Fischraum. Der II. Steuermann hatte hier das Kommando. Gemischt mit Roheis, wurde der Fang in einzelnen Boxen gelagert. Drei Stunden waren vergangen, als wir Eingeweide und Blut von Deck spülten. Gleichzeitig stoppte das Schiff, drehte quer zur See und die Winden hieften die Kurrleinen. Wenig später war der nächste Fang an Deck, das Netz wieder ausgesetzt und das Schlachten begann erneut.

So vergingen Tage und Nächte. In den Nächten war manchmal weniger Fisch im Netz. Dann kam es vor, dass der Fang geschlachtet, gewaschen und unter Deck vereist war, bevor das Netz wieder gehievt werden musste. Nun raus aus den Seestiefeln, das Ölzeug zum Trocknen aufhängen und schnell in die Koje. Minuten später dröhnte das Signal zum Hieven. Noch benommen vor Müdigkeit rein in die Stiefel und in das nasse Ölzeug. Nur nicht zu spät an Deck kommen! Sonst gab es grobe Beschimpfungen und Geschrei.

Die Seekrankheit war längst vorüber, denn das Schiff bewegte sich, während das Netz geschleppt wurde, relativ sanft. Nur beim Hieven und Aussetzen quer zur See rollte der Logger manchmal stark und nahm Wasser über. Dann nützten auch die langen Seestiefel nichts, wenn man umgerissen wurde



Das Netz ist längsseits

oder das Wasser oben hineinlief. Verletzungen an den Händen waren unvermeidlich bei der schweren Arbeit. Diese konnten nicht heilen, da die Hände immer wieder im Salzwasser waren.

Das Essen war gut und reichlich. Auch um Mitternacht gab es eine warme Mahlzeit. Nur die Zeit dazu reichte nicht. Wer länger isst, kann weniger schlafen!

Wir Lehrlinge hatten noch die Aufgabe mit einer Handpumpe Trinkwasser

für die Kombüse in einen Hochtank zu pumpen und Briketts für den Herd heranzuschaffen. Es war wohl unser größter Wunsch, einmal länger als eine Stunde hintereinander schlafen zu können.

Nach einer Woche Fischerei auf der Mittelbank kam eine Zwangspause. Windstärken von 8 bis 9 machten die Arbeit an Deck zu gefährlich. Jetzt steuerten wir mit ganz langsamer Maschinendrehzahl gegen die Wellen. Der Sturm wurde also am Fangplatz „abgewettert“. Die Wache auf der Brücke war jetzt pure Erholung. Hier hatte man freien Blick und konnte sehen wie das Vorschiff immer wieder von steilen, sich brechenden Wellen getroffen wurde. Dann schäumte das Wasser meterhoch über das ungeschützte Deck und Spritzwasser prasselte gegen die Brückenfenster.

Nach der Wache ging's in die Kojе, diesmal nicht in voller Montur. Stiefel, Socken und Pullover wurden ausgezogen. Festen Schlaf gab es aber nicht bei den heftigen Bewegungen im vorderen Teil des Loggers. Die Kammer war überhitzt und stank jetzt auch noch nach Fisch. Immer wieder erwachte man aus dem Halbschlaf, um sich festzuhalten, damit man nicht aus der Kojе fiel.

Zwei Tage später stand ich am Ruder, als der Kapitän nach einem Blick über die noch aufgewühlte See zum Steuermann sagte: „Dat sūt jo gaut ut, denn wulln wie man werrer, giv mol ‚all hands on deck‘!“ Der Steuermann drückte die Alarmglocke so lange bis auch der letzte Mann in den Stiefeln war.



Der gefangene Rotbarsch ist an Deck

Bald war das Netz wieder klar, das Schiff drehte quer zur See und rollte bedrohlich von einer Seite auf die andere, als wir das Netz aussetzten. Das waren immer gefährliche Momente für die Decksgang. Die stählernen Kurrleinen liefen von den Netzwinden über Umlenkrollen an Deck zu den Fischgalgen nach außenbords. Durch das heftige Rollen des Loggers hingen sie abwechselnd lose durch und waren wenig später wie Gitarrensaiten gespannt. War das Netz größtenteils draußen, so holte sich die See mit großer Kraft die noch an Deck liegenden Teile. Oft bestand die Gefahr mitgerissen zu werden. Gleichzeitig stürzten die sich brechenden Wellen an Deck und sorgten dafür, dass wir immer wieder bis zum Bauch im Wasser standen. Die alte Regel „Eine Hand fürs Schiff und eine Hand für dich“ musste immer beachtet werden. Aber unser Kapitän, mit dem Oberkörper aus dem Brückenfenster hängend, sorgte mit lauter Stimme für unsere Sicherheit. Außerdem schützten wir uns gegenseitig.

Das Fischen bei stürmischem Wetter war immer gefährlich für die Männer an Deck. Die konventionellen Logger und Trawler hatten wenig Freibord und mussten sich zum Aussetzen und Hieven des Netzes quer zur See legen. Es gab keinen Schutz vor den anrollenden Brechern und das Rollen des Schiffes erfolgte in sehr kurzen Intervallen und mit großer Kraft. Die Fangschiffe der Großen Hochseefischerei waren sehr seetüchtig und besaßen eine



hohe Stabilität. Die Angst, dass das Schiff jetzt kentern würde, habe ich trotzdem mehrmals gespürt. Zum Beispiel dann, wenn die Crew an Deck durch starkes Überholen und schäumendes Wasser fast zur Leereingespült wurde.

Noch schwerer wurde diese Reise durch fallende Temperaturen. Das Wasser der östlichen Ostsee hat nur einen geringen Salzgehalt, sodass Aufbauten, Masten und natürlich das Deck bald von Eis überzogen waren.

Die gefangenen Dorsche waren schnell steifgefroren und das Schlachten mit den nassen und geschundenen Händen noch schwerer. Oft war das Netz beschädigt und musste vor dem Aussetzen geflickt werden. Aber möglicherweise wurden unter diesen Bedingungen gute Seeleute „geschmiedet“!

Inzwischen waren wir Lehrlinge von der Crew aufgenommen worden. Jeder kannte seine Aufgabe und man spürte auch mal versteckte Anerkennung. Der raue Ton änderte sich jedoch kaum. Auch viel rustikaler Humor ging von den „alten“ Fischern aus. Ich war froh, dass nach dem Sturm die Fischerei nun fortgesetzt wurde. Das war wohl ein Zeichen dafür, dass ich die erste Hürde genommen hatte.

Fast vierzehn Tage waren vergangen, als beide Fischräume voll waren. Eine Flasche Wodka kam von der Brücke und machte die Runde unter den Männern an Deck. Und schon bald wurde ich einer von ihnen.

Es folgten noch viele Reisen, später als Matrose auf verschiedenen Loggern und auf dem Trawler BERLIN ins Nordmeer, nach Island, nach Grönland und zu den Fangplätzen vor Norwegen. Oft unter ähnlich schweren, gefährlichen und aus heutiger Sicht unmenschlichen Bedingungen. Aber es gab auch relativ angenehme Reisen, zum Beispiel im Polarsommer unter der Mitternachtssonne, wenn bei Spitzbergen Rotbarsch und Heilbutt gefangen wurden.

Heute bin ich froh, dass ich diesen Weg gehen musste, um Seemann zu werden. Die Große Hochseefischerei war eine gute Schule.

Fährschiffer

Das Wort Fährschiffer hörte ich zum ersten Mal, als ich während meiner Studienzeit in Wismar auf einen echten Fährschiffer traf, 1961 an der Ingenieurschule im ersten Semester. Neben den zehn von der Deutschen Seereederei delegierten Elektrikern war auch vom Fährschiff WARNEMÜNDE ein E-Mixer nach Wismar gekommen. Mit Uniform und blanken Knöpfen trat er den Schulbesuch an. Wir Reedereileute kannten kaum eine Uniform, bzw. hatten noch nie eine getragen, aber auf den Fährschiffen galt eine Tragepflicht. Fährschiffer hielten wir auch nicht für richtige Seeleute, hatten wir DSR-Fahrensleute doch schon die halbe Welt gesehen. Aber Walter, unser Fährmann, konnte dafür die besseren Seemannsstories zum Besten geben. Nach seinen Erzählungen hatte er schon alles erlebt, was Hein Seemann nur erleben konnte.

Wenn ich damals im Mai 1959 nicht auf der ERFURT angemustert hätte, wäre ich möglicherweise auch auf der SASSNITZ gelandet und ewig als Fährschiffer zwischen Saßnitz und Trelleborg hin und hergeschippert. Die ERFURT bedeutete pures Glück für mich. Die Fährschiffe der Deutschen Reichsbahn wurden in jener Zeit noch von der DSR mit Besatzungen bereedert. Aber das nur nebenbei.

Jahre später, als ich wegen Schwierigkeiten in der Familienführung an Land bleiben wollte, kam mir die Fährschiffahrt wieder in den Sinn. Alle anderen Arbeitsstellen, die ich in Betracht gezogen hatte – Seefahrtsamt, DSRK, Werft, auch andere Flottenbereiche der DSR – boten finanziell oder aus Personalgründen keine Möglichkeit an Land zu bleiben. Ja, in der Politabteilung hätte ich anfangen können, aber das war dann doch nichts für mich. Nachdem ich keine vernünftige Alternative zur Großen Fahrt an Land gefunden hatte, erinnerte ich mich an Walter und den Fährbetrieb. Wir ehemaligen Studenten hatten alle Jahre nach dem Besuch der Ingenieurschule immer guten Kontakt miteinander gehalten. So gab es keine Probleme, mich über die Verhältnisse im Fährschiffamt zu informieren. Ende 1970 richtete ich eine Anfrage an das Fährschiffamt der Deutschen Reichsbahn in Saßnitz. Da ich die Hoffnung auf eine Anstellung an Land schon so ziemlich verloren hatte, kam die positive Antwort für mich mehr als überraschend. Zu dieser Zeit fuhren für die Deutsche Reichsbahn nur zwei Fährschiffe – die WARNEMÜNDE und die SASSNITZ.

Wegen der günstigen Arbeitszeitregelung – eine Woche Fahrzeit und eine Woche Freizeit – waren die Stellen auf diesen Schiffen sehr begehrt. Es musste schon jemand wegsterben, wenn man dort eine Arbeitsstelle erhalten wollte. So lagen die Aufstiegsmöglichkeiten für untere Offiziersränge auch bei fast Null. Mehr oder weniger eine Unmöglichkeit, auf diesen Schiffen Arbeit zu finden.

Aber wieder einmal trat mir das Glück im Unglück zur Seite, denn das Fährschiffamt wollte die Flotte erweitern und hatte in Norwegen einen unfertigen Schiffsneubau erworben und diesen zu einem Fährschiff ausbauen lassen. Dieses Schiff brauchte natürlich zwei neue Besatzungen, die im wöchentlichen Wechsel das Schiff fahren sollten. Von der DSR lagen noch weitere Bewerbungen vor, auch für die Position des Elektroingenieurs. Mein Partner in der anderen Schicht sollte Rudi Jordan werden, den ich von der DSR her kannte.

Ich schickte also meine Bewerbung und weitere Kaderunterlagen nach Saßnitz. Es dauerte nicht lange bis zur Einladung zu einem Einstellungsgespräch. Mit dem Zug machte ich mich auf nach Saßnitz und sah schon auf dem Bahnsteig in Rostock einige Fährschiffer in Uniform, die zwecks Ablösung zur SASSNITZ fuhren. Ich konnte den Weg nicht verfehlen, wenn ich mich an diese Gruppe hielt. Auf einem Schleichpfad durch Gebüsch und Hecken gelangten wir zu einer steilen Holzterrasse, die vom oberen Teil der Stadt direkt zum Fährhafen führte.

Das Fährschiffamt lag am Hafenbecken, in dem das alte Fährschiff SASSNITZ, auf dem ich vor elf Jahren fast angemustert hätte, auf den Besatzungswechsel wartete. In dem grauen Verwaltungskasten empfing mich dann der Kaderleiter „Min Jung“ – Karl-Heinz Lossow. Als er mich mit einem sehr vertraulichen „Hallo Reinhard, schön, dass du da bist“ ansprach, war ich erst einmal etwas verduzt. Diese persönliche Ansprache entsprach nicht den Gepflogenheiten bei der DSR. Dort hieß es offiziell nur „Sie“ und „Genosse“. Aber diese Art des Umgangs galt als seine Marotte. Einige andere Mitarbeiter des Amtes kopierten diesen Ton und so war es mir manchmal peinlich von unbekannten Personen mit „Du“ angesprochen zu werden. Aber der Mensch gewöhnt sich auch daran. „Min Jung“ war bestens über alle meine bisherigen Taten und Untaten informiert. Manches davon wusste selbst ich nicht. Er kannte auch von allen anderen Mitarbeitern deren Schwächen und Stärken. Ein sehr gut informierter Mensch. Aber das habe ich erst viel später erfahren.

Meiner Einstellung in den Fährschiffdienst stand nichts mehr im Wege. Ich wurde als E.-Ingenieur für die neue STUBBENKAMMER vorgesehen und sollte am 7. Januar 1971 meinen Dienst antreten. Geplant war eine Einarbeitungszeit auf der SASSNITZ, ein Vorbereitungslehrgang mit beiden neuen Besatzungen in Binz und eine darauf folgende Bauaufsicht in Norwegen. Die Indienststellung der neuen Fähre sollte im September 1971 erfolgen.

Nun musste ich erst einmal meinen Arbeitsvertrag bei der DSR kündigen und alle mit dem Ausscheiden aus der Großen Seefahrt verbundenen Angelegenheiten klären. Leicht ist mir dieser Schritt nicht gefallen, hatte ich doch zu diesem Zeitpunkt gerade mit der WISMAR eines der modernsten Schiffe übernommen und den automatisierten Schiffsbetrieb mit zum Laufen gebracht. Wer zehn Jahre bei der DSR auf verschiedenen Schiffen die Welt bereist hat, steigt nicht so einfach ab und heuert auf einer Fähre an, die immer nur den gleichen Weg mehrmals am Tag hin und zurück schwimmt. Das war schon eine einschneidende Entscheidung. Aber damals sah ich keinen anderen Weg, den Problemen in meiner Ehe zu begegnen. Leider gab es für deren Erhalt keine dauerhafte Lösung mehr. Nach drei Jahren vergeblicher Bemühungen ging diese Beziehung zu Ende. Wie das so oft im Leben ist, der Betroffene erfährt zuletzt davon, dass der Nachfolger schon fest im Sattel sitzt. Da half auch der Trost nicht, dass es viele andere Seeleute gab, die ebenfalls diese Erfahrung machen mussten.

Jedenfalls fiel mir der Abschied von der WISMAR sehr schwer. Einige Monate Urlaub hatte ich noch abzugelten, sodass ich bis zum Jahresende, meinem Ausscheiden aus der DSR, zu Hause bleiben konnte.

Da die Fährschiffe unter der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn standen – 1960 wurde eine eigene Verwaltung und 1966 das Fährschiffamt eingerichtet – waren die Besatzungsmitglieder auch gleichzeitig Angehörige der Deutschen Reichsbahn – also Eisenbahner.

Was gehörte zu einem Eisenbahner? Natürlich ein Reichsbahn-Dienstgrad und eine Uniform. Beides wurde mir dann auch zugeordnet. Als Elektroingenieur gemustert, besaß ich gleichzeitig den Rang eines Oberinspektors. Goldene Schulterstücke mit zwei Sternchen kamen hinzu. Reichsbahner mit „güldenem“ Epauletten wurden damals „Goldfasane“ genannt. Das große Wohnhaus am Rande der Steilküste in Saßnitz hieß daher auch das „Fasanenhaus“, weil dort die höheren Chargen des Amtes wohnten. Die Eisenbahner an Land trugen ihre traditionelle Reichsbahn-Uniform, die Fährschiffer an Bord mussten eine Seemannsuniform tragen. Die glich der DSR-Uniform, aber die „Kolbenringe“ an den Ärmeln besaßen keinen Rhombus.

An der Mütze befand sich eine schwarz-rot-goldene Kokarde mit dem Reichsbahn-Flügelrad. Einige ganz eifrige Fährschiffer hefteten dann noch die Interimsspangen sämtlicher erworbener Orden an den Rock. Meine Fährschiffuniform sollte ich mir in Rostock bei der



FS STUBBENKAMMER als neue Fähre der DR läuft in Trelleborg ein. (1975)

Maßschneiderei Burmeister in der Kröpeliner Straße anfertigen lassen. Dabei handelte es sich um die blaue Jacke mit Hose und ein Wintermantel dazu. Den Rest, Sommerjacke, blaue Hemden, Hosen und Arbeitszeug gab es in Greifswald in der Kleiderkammer der Deutschen Reichsbahn. Allein zu diesem Zweck bin ich auch einmal nach Greifswald gekommen. Natürlich passten mir die Größen der Kleidungsstücke nicht. Die sahen alle aus, als hätten die Schneider die Maße von unproportionierten Eisenbahnern genommen. Aber es half nichts, Uniform war vorgeschrieben. Auch das blaue Zeug, das ich nach vielen Wochen von der Rostocker Maßschneiderei abholte, war zwei Nummern zu groß. Ich habe diese Uniform deshalb auch nie getragen und sie später an einen etwas korpulenteren Seemann verschenkt.

Noch eine Bemerkung zum Dienstgrad: Die Bezahlung der Eisenbahner an Land erfolgte nach der Dienstgrad-Lohnstufe. Die zur See fahrenden Eisenbahner dagegen wurden nach einer Heuertabelle entlohnt, die gegenüber der DR-Lohntabelle eine höhere Vergütung für den gleichen Dienstrang vorsah. So entstanden oft Probleme, wenn ein Seemann an Land versetzt wurde. Oder auch, wenn sich ein Land-Eisenbahner mit einem See-Eisenbahner über diese Ungleichheit lautstark unterhielt.

Mein Dienstgrad hat sich während meiner Fährschiffzeit vom Oberinspektor zum Oberamtmann verändert, die Heuer aber leider nicht dementsprechend. Orden und Ehrenzeichen gab es hingegen umsonst. So habe ich am 8. April 1989 – also noch zu Zeiten der DDR – die „Medaille für treue Dienste in Gold“ für 30 Dienstjahre bei der Deutschen Reichsbahn verliehen bekommen. Meine Jahre bei der Deutschen Seereederei wurden hierbei angerechnet. Vier Jahre später – jetzt schon als Bundi – bekam ich eine Dankesurkunde für 25 Dienstjahre bei der Deutschen Reichsbahn (bis 1993) von der Reichbahndirektion Schwerin im Namen der Bundesrepublik Deutschland überreicht. Irgendwie fühlte ich mich völlig überrumpelt ob dieser Rechenkünste.

Zum Dienst auf den Fährschiffen wäre noch Grundsätzliches zu erwähnen. Gegenüber der Handelsschifffahrt gab es hier für jedes Fährschiff zwei komplette Besatzungen. Jede Besatzung machte eine Woche Dienst rund um die Uhr. Die Schiffe fuhren auf der jeweiligen Linie ständig hin und her. Der Wachdienst war auch unterschiedlich organisiert, aber insgesamt kamen zwölf Stunden am Tag heraus. So hatte man immer eine Woche Dienst an Bord und eine Woche anschließend frei. Mit allen Urlaubs- und sonstigen freien Tagen konnte man in einem Jahr fünf Fahrwochen frei nehmen. Das bedeutete fünf Mal drei Wochen Urlaub – Freiwoche/Urlaubswoche/Freiwoche. Das war natürlich für die Urlaubsplanung mit der Familie eine feine Sache. Auch deshalb waren die Arbeitsplätze auf diesen Schiffen so begehrt.

Am 7. Januar 1971 war es dann soweit, ich sollte auf dem stolzen Fährschiff SASSNITZ meinen Dienst antreten. Ein ziemlich krummes Datum, denn mit dem 31. Dezember 1970 hatte mein Arbeitsvertrag bei der DSR geendet. Ab diesem Datum vegetierte ich ungewollt eine Woche als Arbeitsloser in der DDR dahin. Diese Woche wurde mir Jahre später bei der Rentenberechnung natürlich abgerechnet, aber das ließ sich damals überhaupt nicht vorhersehen. Der 7. Januar war ein Besatzungswechseltag. Ich wurde der A-Besatzung zugewiesen. Mit mir wurden mehrere andere Seeleute, die für die neue Fähre vorgesehen worden waren, auf diesem Dampfer untergebracht. In der B-Schicht begann mein zukünftiger Partner Rudi Jordan. So wurden beide Besatzungen der SASSNITZ um viele Leute vergrößert. Natürlich entstanden dadurch Probleme bei der Unterbringung. Neben den Kammern für die Besatzung gab es auch Kabinen für Passagiere und LKW-Fahrer. Die Passagierkabinen waren für die „Neuen“ tabu, aber die Fahrerkabinen waren ja noch vorhanden. Diese lagen direkt unter dem Eisenbahndeck und besaßen weder eine Waschgelegenheit noch einen anderen Komfort. Es handelte sich um enge Löcher, ohne Bulley, aber mit einer Doppelstock-Koje. In der oberen Koje lag der Schläfer direkt unter dem Eisendeck, auf dem im Hafen die Eisenbahnwaggons in das Schiff rumpelten. Ich wurde auch in so einer „Kabine“ untergebracht und war geschockt, als ich diesen furchtbaren Lärm das erste Mal über mich ergehen lassen musste. Ein Gefühl, als rollte der ganze Zug durch die Koje.

Eine Nacht überlebte ich in dieser Höhle. Am nächsten Tag wollte ich eine andere Schlafmöglichkeit, sonst wäre ich wieder nach Hause gefahren. So kam es, dass mich Hans Rosenstädt, der E-Meister, in seine Kammer aufnehmen musste. Dort lag ich dann auch in der oberen Koje, aber es war wesentlich ruhiger.

Die A-Besatzung der SASSNITZ war mit einem E-Meister und drei Elektrikern besetzt. Für mich als zusätzlichen E-Ing. gab es keine Arbeit. Daher wurden mir die Fahrwochen auf diesem Schiff sehr langweilig. Die E-Anlage war noch nach dem Prinzip der Typ IV-Schiffe konzipiert, die ich von meinem Beginn bei der Seefahrt 1959 her kannte. Erinnern kann ich mich daran, dass damals oft und viel Kaffee getrunken wurde. Gut ist mir auch noch der Kapitän Manfred Wolf („der schöne Bubi“) mit seinem weißen Schal und oft auch mit weißen Handschuhen in Erinnerung. Er war es, der mich gleich am ersten Tag an Bord aufforderte, meine Uniformjacke der Reichsbahnordnung anzupassen. Ich hatte an den Kolbenringen noch den Rhombus der DSR dran. Also setzte ich mich hin, trennte die Ringe ab und nähte diese dann ohne Rhombus wieder an. Zeit hatte ich ja genug und „Bubi“ war beruhigt.

Es herrschte schon eine eigenartige Atmosphäre auf diesem Schiff. Der Dampfer lag ja zweimal am Tag im Fährhafen Saßnitz und somit für die Leute vom landseitigen Verwaltungsapparat gut zu erreichen. Außerdem hatten die Eisenbahn-Oberen von Greifswald aus mit ihren Weisungen das Bordregime in der Hand. Ein ganz anderes Leben als bei der Seereederei. Bis zum Sommer sollten wir „Neuen“ hier aushalten, bevor die STUBBEN-KAMMER den Fährdienst antreten würde. Dieses Schiff wurde in Norwegen gebaut und sollte im Fährverkehr auf der Linie Saßnitz–Trelleborg zum Einsatz kommen. Für uns wurde schließlich auch der Vorbereitungslehrgang organisiert, der drei Wochen lang in Binz auf Rügen stattfinden sollte. Von Mitte April bis Anfang Mai 1971 wurden wir in der Jugendherberge „Heinz Kapelle“ einquartiert, recht spartanisch in 4- und 6-Bett-Zimmern. Da damals aber recht schönes, warmes Wetter herrschte, hatten wir in der Freizeit viel Spaß beim Volleyball oder den abendlichen Ausflügen zum „Bienenhaus“. Dabei handelte es sich um ein ganz gemütliches Tanzlokal in unserer Nähe. Offiziell hieß es eigentlich „Dünenhaus“, aber seinen Namen erhielt es vermutlich deshalb, weil immer viele hübsche Mädchen dort zum Tanz erschienen. Auch in der „Möwe“ oder dem „Fass“ ließen wir uns oft blicken und genossen dort schöne Stunden. Nicht so schön waren die „Lehrstunden“, die wir über uns ergehen lassen mussten.

Da noch nicht viele Unterlagen vom neuen Schiff vorlagen, wurde die Zeit mit Vorträgen der Fährschiffamt-Abteilungsleiter ausgefüllt. Dort durfte jeder wichtige Würdenträger, vom Chef bis zum Gewerkschaftsvorsitzenden seine Daseinsberechtigung begründen. Ganz besonders viel Wert wurde auf unsere politische Schulung gelegt, weshalb die Politoffiziere auch täglich ihre Meinung vortragen durften. Wir fühlten uns aber oft vom vorhergehenden Abend noch etwas überfordert, hatten Mühe, die Augen offen zu halten. Trotzdem eine schöne Zeit. Noch immer mir in der Erinnerung, wie wir nachts mit viel Lärm durch offen gelassene Fenster oder Karl Esemanns (I. Offz.) Zimmer geschlichen sind. Oder wenn unser Kapitän Peter Scharmberg sein „Capri-Fischer“-Lied vom Tisch herunter schmetterte. Auch diese Geschichte ist unvergesslich, als ein selbstbewusster Nautiker (und selbst ernannter ZK-Kader) dem Funker die Schuhe mit seinem Mageninhalt füllte. Dieser Nautiker bestätigte hinterher oftmals die These, dass Unwissenheit verwegen macht. Einige Fast-Kollisionen während seiner Wache belegen das.

Eine weitere Geschichte aus der Zeit der Baubelehrung steht mir auch noch lebhaft vor Augen. Zur zentralen Feier, anlässlich des „Tages der Eisenbahner der DDR“ in Neubrandenburg, wurden wir „Neufährschiffer“ dorthin delegiert. Eigentlich sollten nur „hervorragende Persönlichkeiten der Eisenbahnbereiche“ dort teilnehmen, aber wir waren ja abkömmlich und hatten an Bord keine Arbeit. So trafen wir dort, in unseren Seemannsuniformen, auf viele, viele hochdekorierte Eisenbahner. Treffpunkt war das Stadion, von wo aus es in einem Marschzug zur Stadthalle ging. Da an mancher Eisenbahnerjacke mehr Orden hingen, als überhaupt Platz vorhanden war, sahen diese Leute aus wie die Jäger vom Schützenverein. Viele hatten an mehreren Reihen Orden mit Anhänger, vom „Kollektiv-Orden“ bis zum „Aktivist“, an beiden Seiten der Knopfleiste zu tragen. Schärpenträger und weitere Großordenträger durften in den ersten Reihen marschieren und fühlten sich stolz wie die Gockelhähne. Wir Fährschiffer



Eine seltene Ansicht vom Fährhafen Sassnitz: FS STUBBENKAMMER trägt noch den früheren Registrierhafen Göteborg am Heck, sie wurde von der DR noch nicht abgenommen. Rechts kommt die schwedische Fähre STARKE herein. (14.9.1971)

trabten ganz hinten mit und fanden auf der Straße abgefallene Plaketten aller Orden. Völlig grotesk, hatte ich doch solch einen Aufmarsch bisher nur im Kino oder in einer alten Wochenschau gesehen. Noch mehr Orden und Auszeichnungen hagelte es dann bei der Festveranstaltung. Für uns natürlich nicht, wir waren aber um eine Erfahrung reicher geworden. Dieses Reichsbahnwesen mit allen Vorschriften, einem eigenen Kastenwesen und dessen Ritualen waren mir damals zu fremd. Aber das änderte sich mit der Zeit. Nach drei Jahren Fährschiffzeit überkam mich das Bedürfnis, diese Firma wieder zu verlassen. Bei der DSR hatte ich mich erkundigt und einen neuen Dampfer, einen Neubau der „Flieger-Serie“, übernehmen können. Leider kam aber das „Aus“ für meine Ehe und damit scheiterte auch ein Wechsel. Das Thema „Sichtvermerk“ und „Seefahrtsbuch“ ist unter diesen Umständen allgemein bekannt.

Eine besondere Rolle spielte damals die Politabteilung des Fährschiffamtes. Ein Thema für sich. In jeder Besatzung fuhr jeweils ein Politoffizier an Bord mit. Weiterhin saßen noch „Hauptamtliche“ an Land. Diese Leute hatten das eigentliche „Sagen“, in jeder Beziehung! Es gab keine Entscheidung im Betrieb ohne den Beitrag der Politniks, egal ob in wirtschaftlicher, finanzieller oder kaderpolitischer Angelegenheit. Ob sie dafür den entsprechenden Sachverstand besaßen oder nicht, spielte keine Rolle. Diese „zweite Betriebsleitung“ bescherte dem gesamten Betriebsablauf natürlich oft die unmöglichsten Ergebnisse und Fehlentscheidungen. Besonders gefährlich wurde diese Situation einzelnen Fährschiffen, wenn diese Leute eine abweichende Meinung äußerten. Wenn jemand in Ungnade gefallen war, konnte das zum Verlust des Sichtvermerkes und damit des Seefahrtsbuches führen. Das wussten alle an Bord und hielten sich deshalb mit ihren Bemerkungen zurück. Dass die Politniks auch gute „Getränksleute“ waren, lag nicht nur an ihrer „schweren Tätigkeit“, sondern auch an den billigen Transitspreisen an Bord. Die roten Nasen kamen also nicht von der Gesinnung, sondern vom billigen Transitschnaps.

Besonders aktiv wurden diese „Genossen“, wenn ein Dampfer zum Werftaufenthalt in eine westliche Werft musste. Monatelang wurde im Vorfeld darüber diskutiert, welche Maßnahmen zu ergreifen seien. Weil man auf den finanziellen und arbeitsmäßigen Ablauf wenig Einfluss nehmen konnte, wurde mit der Auswahl der Werftbesatzung umso mehr Macht demonstriert. Es ging oft nicht nach der fachlichen Qualifikation, sondern nach der Kaderliste der Politabteilung. Viele Beispiele ließen sich hier aufzählen. Meine Ausmusterung aus dem Kader für Werftbesatzungen fand nach dem Werftaufenthalt 1981 in Rendsburg statt. Einen offiziellen Grund habe ich zwar nie erfahren, aber den damaligen „Tathergang“ hat mir die Politabteilung wohl nicht verziehen. Es war der 13. August 1981, der 20. Jahrestag der Errichtung des „Antifaschistischen Schutzwalls“ in Berlin. Für die Besatzung wurde ein Landgangsverbot angeordnet, weil uns die Rendsburger Bürger hätten provozieren können. Diese Maßnahme sollte mit einem Preisskat kompensiert werden, damit alle Leute an Bord etwas Unterhaltung bekommen.

Nun musste ich aber mit dem verantwortlichen Ingenieur der Werft zur Abnahme der reparierten Generatorschalter nach Hamburg fahren. Diesen Bescheid erhielt ich allerdings erst am Morgen des 13. August und konnte meinen Kapitän und den LTO nur noch über das Telefon von der Werft aus informieren, dass ich sofort nach Hamburg müsse. Alles gut, dachte ich. War aber nicht alles gut, denn ich hatte den Polit nicht informiert und außerdem fehlte ich später beim Preisskat. Weil weder LTO noch Kapitän meine Information weitergaben, wozu auch, wusste abends niemand, wo ich abgeblieben war. Zu meinem weiteren Unglück hatte ich auch noch die Preise für den Preisskat weggeschlossen, sodass aber auch alles gegen mich lief. Alle „gedachten“ des Mauerbaus und ich befand mich auf der Reeperbahn. Das ging natürlich überhaupt nicht.

So bekam ich in den nächsten Jahren keinen Werfteinsatz, sondern durfte während der Zeit Vertretungsreisen auf der WARNEMÜNDE und RÜGEN fahren.



FS STUBBENKAMMER begegnet vor Cuxhaven MS MALCHIN (07/1978)

Einen weiteren Rüffel erhielt ich von der Politabteilung wegen „Bandenbildung“ auf dem FS STUBBENKAMMER. In der Kammer des E-Ingenieurs hatte sich nach alter Tradition eine Kaffeerrunde etabliert. Dazu gehörten der Chief, der Funker, der II. NO und ich. Monatlang ging alles seinen geregelten Gang, wir tranken unseren Kaffee zu den an Bord üblichen Zeiten und quatschten über Gott und die Welt. Natürlich auch über Probleme des Fährbetriebes. Nun kam diese Runde einigen Leuten an Bord aber etwas „spanisch“ vor. Es drang ja nichts von diesen Gesprächen „nach draußen“. Das war gefährlich. Jedenfalls wurde ich vor die Parteileitung beordert und maßgenommen. Man wollte wissen, was in unserem Kaffeekreis so diskutiert würde. Natürlich glaubte man mir nicht, dass es um ganz normale Gespräche über das Wetter und die Frauen ging. Also bekam ich wegen der „Bandenbildung“ einen strengen Verweis und die Auflage, an der Kreisparteschule einen Lehrgang zu besuchen. Dieser sollte in Rostock wöchentlich einmal stattfinden. Zuerst war ich sauer, aber nachdem ich diese „Weiterbildung“ besucht hatte, wollte ich gleich noch einmal hin. Leider ging das nicht.

Zu dieser Erziehungsmaßnahme trafen sich Gleichgesinnte aus dem Bereich Rostock, auch viele Frauen dabei. Da wir auch Exkursionen mit Übernachtungen und Ausflügen unternahmen, ging dieses halbe Jahr viel zu schnell für mich vorüber. Die Lektoren dieser Schulung wollten ebenfalls ihren Spaß haben.

Aller guten Dinge sind drei, also bekam ich es noch einmal mit der Parteileitung zu tun, kurz nach der Indienststellung der ROSTOCK. Der 60. Jahrestag der „Großen Sozialistischen Oktoberrevolution“ sollte würdig gefeiert werden. Nach der offiziellen Feierstunde sollte noch Wodka und Schwarzbrot gereicht werden, also ein Umtrunk war angesagt. Zur Untermauerung wurde Musik gefordert, die aber nicht vorhanden war. So wurde ich als „Elektrischer“ beauftragt, mit meinem persönlichen Tonbandgerät für entsprechende Stimmung zu sorgen. Nun besaß ich verschiedene Schallplatten, die ich von meinen Seefahrtszeiten aus dem Westen mitgebracht hatte, auf einige Bänder überspielt.

Zuerst ging auch alles gut, bis dann Lale Andersen Seemannslieder und zu meinem Unglück auch das schöne Lied von Lilli Marleen sang. Wie von einer Tarantel gestochen sprangen der Chief und der Funker auf und versuchten der Lilli die Luft abzdrehen. Da sie aber nicht wussten, an welchem Knopf zu drehen war, rissen sie den Stecker des Gerätes aus der Steckdose und in der Hast mein Gerät vom Tisch. Beide waren „alte Frontkämpfer“ im letzten Krieg gewesen und jetzt aktive Parteiarbeiter. Die Feierstunde war natürlich gelaufen und ich der böse Bube.

Am nächsten Tag durfte ich vor versammelter Leitung antreten und mir einen Verweis abholen. Diskutiert habe ich nicht, aber für die Zukunft hatte ich meine Lektion gelernt. Ich wollte ja mein Seefahrtbuch behalten und weiter als „seefahrender Eisenbahner“ tätig sein. In den folgenden Jahren hatte ich als Vorsitzender der Schiffsgewerkschaftsleitung und

BGL-Mitglied noch oft mit der Parteileitung Probleme, die aber nicht persönlicher Natur waren und daher immer ganz gut gelöst wurden. Da ich auch mit dem Parteichef unserer Besatzung auf der ROSTOCK persönlich immer klar kam, gestaltete sich die Zusammenarbeit im Interesse der Besatzung.

Sicher gäbe es noch viele andere Geschichten über die Partei- und Politabteilung zu berichten, aber das sind Erlebnisse, die jeder selbst erzählen sollte. Nicht alle Mitarbeiter dieser Abteilung waren gleich unbeliebt. Ich denke da nur an „Jumbo“ Behling, der es vom Lokführer zum Parteiarbeiter gebracht hatte und sich als Mensch nicht verbiegen ließ. Mit ihm konnte man über alle Dinge, auch ganz private und persönliche Sachen reden, ohne gleich befürchten zu müssen, dass sie an die große Glocke gehängt würden. So haben er und Kapitän Jochen Ahme für mich gebürgt, als mein Ehescheidungsprozess lief. Normalerweise wäre ich weg vom Fenster gewesen, aber durch ihre Fürsprache durfte ich an Bord bleiben. Jumbo war auch durch seinen Einsatz bei allen Arbeiten, die außerplanmäßig anfielen, bei der Organisation von Veranstaltungen wie Sport oder Kulturfesten immer an erster Stelle. Ein anderer Mitarbeiter wollte uns für die Wertzeit in Dänemark Bomben und Handgranaten mitgeben, damit wir uns gegen die kapitalistischen Provokationen wehren könnten. Was soll man dazu sagen?

Später, in der Zeit der „Wende“, kam das ganze Unvermögen dieser Leute noch deutlicher an den Tag. Plötzlich stand nicht einer zu den Thesen, mit denen sie uns die vielen Jahre über bearbeitet hatten. Kläglich und hilflos stammelten sie in den Versammlungen, die an Bord stattfanden, irgendwelche Parolen und Phrasen herunter. Es war beschämend.

Nun einiges zum Fährschiff STUBBENKAMMER. Die Vorbereitungszeit auf der SASSNITZ und den Lehrgang in Binz hatte ich überstanden und durfte im Juni 1971 mit dem zukünftigen Chief Peter Schnarr zur Bauaufsicht fahren.

Die „Stubbi“, wie sie bald im Volksmund hieß, wurde im norwegischen Brevik gebaut. Dieser wunderschöne kleine Ort liegt in der Nähe von Arendal im Skagerrak. Der Stapellauf war im März 1971 gewesen und ursprünglich wurde das Schiff als Autofähre für eine kanadische Reederei vorgesehen. Stena-Line hat sie gekauft mit der Option des Verkaufs an die Deutsche Reichsbahn. Das Schiff wurde noch während des Baues um 18 Meter verlängert und zur Eisenbahnfähre umgerüstet. Die bereits vorhandenen Autorampen sind im Schiff verblieben. Dieser Umbau sollte nicht der letzte gewesen sein. In den Dienstjahren bei der DR wurden viele weitere Veränderungen am Schiff getätigt. Als erste Maßnahme machte sich der Einbau eines Hochschlingertanks erforderlich, weil die Stabilität des Dampfers keine Fahrten ab Windstärke 6 gestattete. Schlagseiten bis zu 46 Grad stellten keine Seltenheit dar. Vieles ging zu Bruch, von herausgerissenen Schränken bis zu umgekippten Eisenbahnwaggons war alles dabei. Aber erst als der verantwortliche Inspektor, Walter Krombholz – ein alter, befahrener Seemann, der dreimal mit einem Schiff abgesoffen war – bei einer Probefahrt seekrank wurde, genehmigte man den Einbau eines Schlingertanks.

Vorerst aber lagen drei Monate Bauaufsicht in Brevik vor mir. Peter Schnarr und ich sind also per Fähre und Zug über Malmö nach Oslo und dann weiter, immer am Oslo-Fjord entlang, nach Brevik gereist. Eine wunderbare Zugfahrt, auf der einen Seite Berge, auf der anderen der Fjord mit vielen Inseln und dann immer wieder Tunnel direkt am Wasser. In Oslo hatten wir Zeit die Stadt und den schönen Vigelandpark zu besichtigen, ein Erlebnis besonderer Art. In diesem Park sind viele interessante Skulpturen und Figurengruppen des norwegischen Bildhauers Vigeland zu bestaunen. Zeit war auch noch für das Fram- und Kontiki-Museum vorhanden. Also allein dieser Tag in Oslo blieb unvergesslich. In Brevik wurden wir von den bereits anwesenden Bauaufsichtsmitgliedern freudig empfangen, weil wir außer Neuigkeiten aus der Heimat auch flüssige Muntermacher im Gepäck mitführten.

Als Leiter der Gruppe befanden sich als Kapitän Jochen Ahme und als Chief Kurt Reuter schon einige Wochen vor Ort. Unsere Unterkunft war ein schönes, großes Haus, das direkt am Fjord stand – getrennt vom Wasser nur durch eine Straße. Zur Werft führte ein Fußweg von zwanzig Minuten.

An den Wochenenden wurde in der Werft nicht gearbeitet, sodass wir über viel Zeit verfügten, die wunderschöne Inselgegend mit den kleinen Fähren zu erkunden. Leider hatte ich in den ersten Tagen einen Fehler begangen, als ich erklärte, Fische filetieren zu können. Abends wurde nämlich vor dem Haus geangelt – mit großem Erfolg. Es gab also Fisch im Überfluss. Nach dem Angeln durfte ich allerdings die Beute bratfertig herrichten. So ging das wochenlang.

Wir hatten allerdings auch oft Pilze im Speiseangebot, die wir von unseren Ausflügen mitbrachten. Da wir uns alle sehr gut verstanden, genossen wir in unserer Villa eine schöne Zeit. In der Werft war es ein sehr entspanntes Arbeiten. Zu den Werftarbeitern besaßen wir einen guten Draht. Da der verantwortliche E-Ingenieur ehemals in Deutschland zu Hause war, auch zur See gefahren ist, entstanden mir keine Probleme. Die Zeit verging uns viel zu schnell. Zu den letzten Dockarbeiten sind wir mit dem Schiff nach Porsgrun gefahren. Diese Werft liegt in nördlicher Richtung im Oslofjord. Auch wieder eine sehr schöne Gegend. Diese und auch die anderen Werftzeiten, die wir in Brevik und Porsgrun genossen, werde ich wohl nie vergessen, weil ich damals Norwegen lieben gelernt habe. Selbst eine Winter-Werftzeit in Porsgrun war phantastisch. Während dieser Zeit habe ich entdeckt, wie schön es in einer Sauna sein kann. Seitdem bin ich ein richtiger Sauna-Fan. Aber nicht nur mich hatte es gepackt, auch unserem Kapitän Jochen Ahme erging es nicht anders. Also wurde bald nach der Indienstellung der Fähre alles daran gesetzt, irgendwo auf dem Schiff einen Platz zu finden, wo eine Sauna installiert werden könnte. Eine ehemalige Farbenlast musste schließlich dafür weichen. Ohne Kapitänsbonus wäre deren Einrichtung nie möglich gewesen. Das galt auch für andere Fälle. Als Beispiel soll nur die Volleyballfläche dienen, die wir aus alten Staupaletten im Eisenbahndeck aufbauten, wenn das Schiff länger nicht in Fahrt war. Darauf wurden dann heiße Spiele ausgetragen. Das hat allen viel Spaß gebracht. Ebenso wie die Tischtennisplatten, die im freien Unterdeck, wo ehemals Autos stehen sollten, aufgestellt wurden. Hier habe ich auch das Tischtennispielen gelernt. In diesem freien Unterdeck wurden auch unsere Werkstätten eingerichtet. Da eine eigene E-Werkstatt nicht vorgesehen war,



Das erste Fährschiff der DR, FS SASSNITZ, hat zur Vorstellung in Stockholm festgemacht (28.6.1959)



Die Reichsbahnfähre ROSTOCK im norwegischen Bergen (1.6.1977 im Bau)

haben wir uns einen Teil des Unterraumes abgeteilt und uns so gut wie möglich eingerichtet. Leider war es dort im Winter sehr kalt, weil dieser Raum nicht beheizt werden konnte. Nun noch eine kurze Zwischenbemerkung. Mein ehemaliger Partner auf der B-Schicht sollte eigentlich Rudi Jordan werden. Der hatte aber nach einigen Fahrwochen bei der Firma die Nase voll von dem „Reichsbahnmief“, wie er es formulierte, und ging zurück zur Deutschen Seereederei.

Die Überführung der „Stubbi“ nach Saßnitz wurde gleichzeitig als Probefahrt deklariert. Wir sind unter schwedischer Flagge, das Schiff gehörte ja noch der Stena-Line AB, Anfang September im Heimathafen angekommen. Die offizielle Übergabe und Indienststellung fand am 14. September 1971 statt.

Da es noch einige Probleme mit dem Hauptmotoren gab, fuhr eine gewisse Zeit ein Garantimonteur der Herstellerfirma Normo A/S mit. Björn, der Bär, offenbarte sich als lustiger und trinkfreudiger Norweger. Er blieb uns viele Wochen erhalten und hat einige Turbulenzen im Fährschiffamt ausgelöst. Da er ja ein Bürger aus dem nichtsozialistischen Ausland war, sollte die Besatzung so wenig wie möglich Kontakt zu ihm haben. Das ging leider nicht immer gut und so musste unser Chief Kurt Reuter seine, auch durch den betrieblichen Ablauf bedingte, etwas zu enge Zusammenarbeit mit Björn nach einigen Monaten aufgeben. Abgeben musste er auch sein Seefahrtbuch, weil ihm in diesem Zusammenhang mehrere „Delikte“ vorgeworfen wurden.

Unsere „Stubbi“ hat sich in den Fährplan der DR gut eingefahren, wenn es auch durch die schlechte Stabilität anfangs viele Ausfälle bei schlechtem Wetter gab. Der „Flume“-Schlingertank brachte aber die erhofften Verbesserungen. Weitere Umbauten im Passagierbereich und Veränderungen für den LKW-Transport wurden im Laufe der Jahre in den Werftliegezeiten getätigt. Da die „Stubbi“ für den Fährverkehr, der sich immer stärker entwickelte, zu klein und nicht schnell genug war, hatte das Schiff immer öfter längere Liegezeiten in Saßnitz. Manchmal gab es allerdings auch keine Ladung. Dann musste das Schiff „wegen eines Fährschiff-Überangebotes“ liegen bleiben. Diese Zeit gestaltete sich für die Besatzung nicht gerade ideal. Außer Wartungsarbeiten konnte nichts getan werden. Im Winter kühlte der Dampfer aus und wurde zur Frostbeule. Außerdem kam manchmal Langeweile auf, weil sich das abwechslungsreiche Leben auch in Saßnitz in Grenzen hielt. Jeden Tag konnte

man nicht in die Bar des „Rügen-Hotels“ gehen. Auch wenn wir an überbetrieblichen Veranstaltungen, wie Reichsbahn-Meisterschaften im Fußball und Schwimmen, teilnahmen, diese Zeiten befriedigten nicht. Im Kleinfeld-Fußball wurden wir damals – 1973 – sogar Meister des Kreises Greifswald. An Bord wurden außer Tischtennis und der obligatorischen Reservisten-Wettbewerbe wenige Aktivitäten organisiert. So war man immer wieder froh, wenn der Dampfer in den Einsatz ging. Zu den erfreulichen Ereignissen gehörte die Ausgabe der begehrten Basarscheine. Mit diesen Scheinchen ließ sich im Seemannsbasar einkaufen. Westzigaretten, Kaffee und anderes „Exotisches“ wurden als Zahlungsmittel für Handwerker und Autowerkstätten benötigt. Wenn es sich auch nur um wenige „Kujambel“ handelte, die wir für unsere Einsatztage erhielten, sie weckten Begehrlichkeiten.

Anfang 1977 wurde bekannt, dass Besatzungen für das neue Fährschiff ROSTOCK ausgesucht würden. Natürlich galt das anfangs als ein großes Geheimnis und die Gerüchteküche kochte mächtig hoch. Für die Leitung des Amtes und besonders für die Politabteilung war dieses weitere Fährschiff ein ganz dickes Ding, um ihre Wichtigkeit zu beweisen.

Die STUBBENKAMMER wurde im September 1977 aus den Fährdienst genommen und als Reserve-Fähre angebunden. Von 1978 bis 1983 wurde sie für den Außenhandel der DDR als Transporter für Solidaritätsgüter eingesetzt. Anfang 1983 musste ich eine solche Reise nach Angola mitfahren. Im Dezember 1983 wurde die „Stubbi“ verkauft und blieb als FRENGEN-FJORD und unter weiteren Namen bis zur Verschrottung 2007 im Einsatz.

Die erwähnten Solidaritätsreisen sind ein besonderes Kapitel in der Geschichte des Schiffes gewesen. Hauptsächlich handelte es sich um Reisen in die Golfregion nach dem Irak und nach Angola. Aber auch nach Leningrad wurden Kartoffelladungen gebracht. Bei den Reisen in den Irak handelte es sich bei der Ladung meistens um grüne Kisten und LKW vom Typ W50 in sandfarbener Tarnfarbe, die an Deck standen.

Es handelte sich um ziemlich heikle Unternehmungen, weil diese Region schon damals sehr bleihaltig war. Der Kapitän fühlte sich richtig wohl, denn das war seine Welt. Er wollte mit der „Stubbi“ selbst Ladung für die Rückreisen organisieren, wenn das Schiff ohne Güter auf Heimatkurs ging, und nach alter Trampermanier die Häfen abklappern. Auch hatte er gute Kontakte zu anderen Reedereien und ausländischen Schiffen aufgenommen. Das brachte ihm das „Aus“ auf der „Stubbi“. Es mussten andere Kapitäne das Ruder übernehmen. Ein großer Teil der Besatzung wurde zwar stets ausgewechselt, aber es gab auch Fährschiffer, die schon als Stammbesatzung für diese Touren galten.

Auch die E.-Ingenieure wurden gewechselt, obwohl Klaus Dietrich die meisten Reisen absolviert hat. Mich hat es auch erwischt, ich musste diese eine Reise nach Angola mitmachen. Aus späterer Sicht doch ganz lustig. Die Besatzung war irgendwie zusammengewürfelt worden. Nach dem Festmachen, am Ende der Hinreise in Luanda/Angola, hatte der wachhabende Ingenieur die Maschinenüberwachung auf seine Kammer geschaltet. Die gesamte andere Besatzung feierte in der Messe, zusammen mit einer FDJ-Brigade des LKW Service, die glückliche Ankunft. Ein plötzlicher Black-Out – ein Ausfall der Stromversorgung – machte den Dampfer dunkel und sehr ruhig. Alle Mann, die zur Maschine gehörten, stürzten in den Maschinenraum, um nach der Ursache zu forschen. Nur der Wachhabende ließ sich nicht blicken. Nachdem die Ursache, ein Ausfall der Kühlwasserpumpe, behoben und wieder Licht auf dem Schiff aufleuchtete, wurde auch unser Wachingenieur gefunden. Er hatte das Reiseende in seiner Kammer mit einer Buddel Korn begossen und war danach in einen süßen Schlummer gefallen. Weder die Kühlwasserwarnung noch die darauf folgende Ruhe im Schiff hatten ihn aus seinen Träumen reißen können. Er staunte nicht schlecht, was er alles verpasst hatte.

In Luanda konnten wir mit der FDJ-Brigade eine kleine Stadtrundfahrt unternehmen. Vor deren Toren herrschte noch Bürgerkrieg und unsere LKW und die bewussten Kisten erfreuten

sich großer Nachfrage. Überall in den Straßen lagen kaputte Kraftfahrzeuge herum, Typen aus allen Ländern der Erde. Jeder wollte damals das große Geschäft machen, es ging und geht auch heute noch immer um das Öl. Auch unsere W50 aus Ludwigsfelde lagen oft im Straßengraben mit größeren Schäden. Aber wir brachten ja Nachschub. Von den Bombenanschlägen, die später im Hafen auf Schiffe verübt wurden, sind wir verschont geblieben. Unsere Rückreise verlief auch ziemlich ruhig. Einen Zwischenstopp mussten wir, wie auf der Hinreise wieder in Las Palmas einlegen, weil wir unseren Verwalter abholen wollten. Dieses Schlitzohr hatte auf der Hinreise ganz plötzlich fürchterliche Schmerzen in seinen Krampfadern bekommen, die unbedingt in Las Palmas operiert werden mussten. Dadurch ergab sich für ihn ein schöner Urlaub und für uns ein kurzer Landausflug. In Las Palmas hatten wir zu DSR-Zeiten oft und viel Wein eingekauft. Große Glasballons, in denen sonst destilliertes Wasser transportiert wurde, wurden mit den besten Rotweinen gefüllt. Diesmal reichten aber unsere Devisen nicht für solche Mitbringsel.

Eine interessante Abwechslung erlebten wir auch noch unterwegs, als wir einen Fischdampfer aus dem Fiko Rostock trafen. Allen Lesern ist sicher das beliebte Tauschgeschäft – Fisch gegen flüssige und feste Nahrung – bekannt. Auch diesmal kamen die Fischer mit drei Körben voller Meeresgetier im Schlauchboot aus diesem Grunde zu uns an Bord. Die Fische wurden auf unser Autodeck geschüttet und dann von einigen Besatzungsmitgliedern geschlachtet. Danach wurde von der Kombüse Fisch in allen Variationen gereicht. Unser Koch war früher selbst einmal bei der Fischerei gefahren und kannte daher die besten Zubereitungsmöglichkeiten. Die Räuchertonne an Deck wurde jeden Tag gefüllt und unter großer Anteilnahme mit Hilfe von gut gekühltem „Bonie“ oder „Stonie“ geleert. Zum Ende der Reise schienen allen Schwimmhäute zwischen den Fingern gewachsen zu sein, soviel Fisch wurde verzehrt.

Der Heimfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal gehörte der letzte Höhepunkt der Reise. Bei schönstem Wetter durch den Kanal zu fahren, das ist für jeden Seemann ein Erlebnis, wenn er die Gelegenheit besitzt dabei an der Reling zu stehen. Sogleich kamen wieder Erinnerungen aus alten Seefahrtszeiten bei der DSR zurück. Nach dieser etwas anderen Fährschifftour durfte ich wieder auf meine ROSTOCK zurück.

Erwin Stamer

Die Geschichte eines im Dienst Ergrauten

Diese Erinnerungen (Auszug) des wohl ältesten Autors, Jahrgang 1915, der jemals in den BORDGESCHICHTEN publiziert hat, wenn auch nur aus dritter Hand, gehörten zu einer internen Dokumentation über „40 Jahre Seefunk in der DDR“ von Peter Volk (Text), Seefunk FX-intern Rostock, und Rolf Marschner (Layout), Seefunkkameradschaft Bremen. Von anderen Veteranen der DSR wurde leider wenig bekannt, wie sie nach ihrer militärischen oder zivilen maritimen Laufbahn vor 1945 schließlich zur Deutschen Seereederei fanden. Lediglich in Broschüren der sogenannten Geschichtskommission bei der Kreisleitung der SED des Kombirates kamen einige bewährte Antifaschisten aus der damaligen Zeit zu Wort. Die Biographien von anderen Nautikern und Maschinisten der ersten Stunde bei der DSR bleiben weitestgehend im Dunkeln. Nur Gerd Peters würdigte in seinem Buch über die legendären Typ IV-Schiffe der DSR die ersten Kapitäne dieser Schiffe mit ihren Lebensläufen, vom Jungmann bis zum Ritterkreuzträger.

Bereits mit zehn Jahren fasste ich den Entschluss, Seemann zu werden und das kam so: Einem Handwerker, der in unserem Haus in der mecklenburgischen Kleinstadt Rehna Reparaturarbeiten durchführte, verkürzte ich die Zeit, indem ich ihm auf einer kleinen Ziehharmonika Seemannslieder vorspielte. Da unterbrach der Handwerker kurz seine Arbeit und sagte: „Jung, du müsst je woll ok Seemann warden, du kannst all Treckfidel spälen!“ Dieser Gedanke ging mir in den kommenden Jahren nicht mehr aus dem Sinn.

Als ich meine Lehre als Elektriker in Rehna Ende 1933 abgeschlossen hatte, meldete ich mich am 1. Januar 1934 freiwillig als strammer Rekrut bei der Marine Schiffsstammdivision der Nordsee in Wilhelmshaven. Ein viertel Jahr später wechselte ich zur Marine-Nachrichtenschule nach Flensburg und somit war der Grundstein für mein berufliches Leben gelegt. In Friedenszeiten war der Dienst bei der Marine für mich Jüngling eine erlebnisreiche Zeit. Wir machten Auslandsreisen und ich lernte fremde Menschen, Sitten und Gebräuche anderer Kulturen kennen. Aber wir merkten schon bald, dass das dicke Ende nachkommt.

Seit 1936 war ich bei der 2. U-Bootflottille „Saltzwedel“ in Wilhelmshaven abkommandiert und bei Kriegsbeginn im September 1939 standen wir mit unserem U 30 bereits 400 Seemeilen westlich von Irland, um in den furchtbarsten aller Kriege einzugreifen.

(U 30 – am 8. Dezember 1936 in Dienst gestellt unter Kapitänleutnant Fritz-Julius Lemp. Das Boot nahm im spanischen Bürgerkrieg an der Seeüberwachung teil. Lief am 22. August 1939 aus Wilhelmshaven aus und operierte im Nordatlantik nordwestlich von Irland. Am 19. September 1939 wurde in Reykjavik ein Verwundeter an einen deutschen Frachter übergeben. Im März 1940 operierte das Boot in der Nordsee, bei den Shetlands und Orkneyinseln. Vier Mann einer notgewässerten deutschen Flugzeugbesatzung konnten gerettet werden. Im Juni 1940 operierte das Boot im Nordatlantik, der Biscaya, dem Nordkanal und vor Kap Finisterre, gehörig zur U-Boot-Gruppe Prien. Am 7. Juli 1940 lief es in Lorient ein. Im September 1940 verlegte das Boot zur 4. U-Flottille nach Stettin. Beim Näherrücken der Roten Armee verlegte es nach Kiel und wurde am 5. Mai 1945 in der Flensburger Förde bei der Aktion Regenbogen selbstversenkt. 1948 gehoben und verschrottet.)

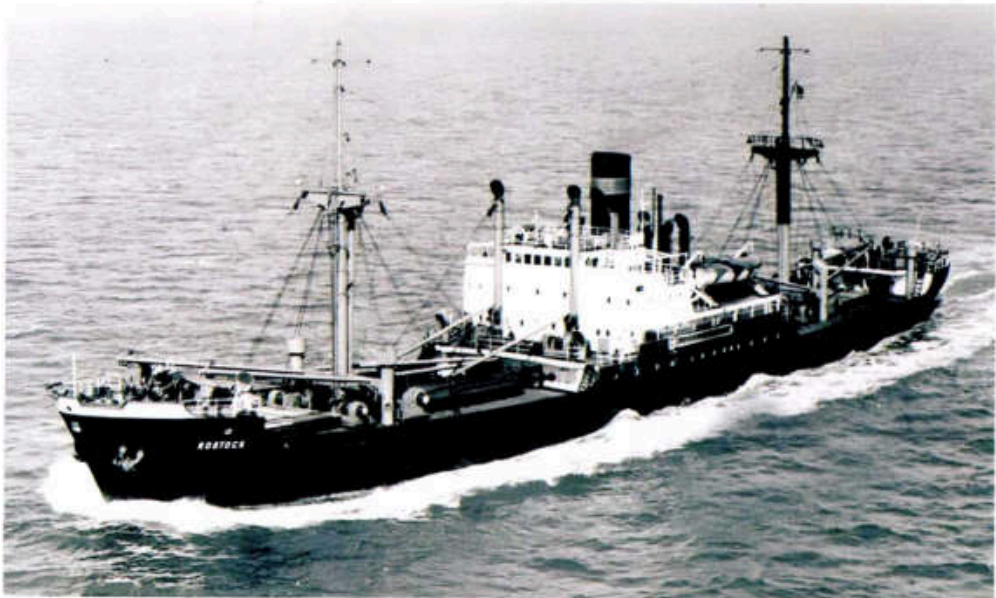
Im Oktober 1944 kam ich dann mit U 155 als Oberfunkmeister der Kriegsmarine wieder nach Kiel und Flensburg zurück. Wir waren sechs Wochen mit Schnorchel unter Wasser gefahren, um dieses Ziel zu erreichen. In Flensburg erlebte ich dann auch das Kriegsende und wurde im November 1945 aus englischer Gefangenschaft entlassen.

(U 155 – Indienstellung am 23. August 1941. Im Frühjahr 1942 operierte es als Frontboot der 10. U-Flottille in Lorient im Nordatlantik, vor der Ostküste der USA und Kap Hatteras. Nach Rückkehr Lorient und Wiederauslaufen operierte es in der Karibik vor den Inseln Trinidad, Grenada und St. Vincent, im September vor der Küste von Guayana. Im Winter des Jahres im Mittelatlantik sowie westlich von Gibraltar und Marokko. Weitere Unternehmungen bis vor die Küste Brasiliens und in den Golf von Guinea folgten. Am 9. September 1944 lief das Boot in Lorient letztmalig aus. Der Rückmarsch führte über Kristiansand, Frederikshaven und Kiel nach Flensburg. Nach 42 Tagen und zurückgelegten ca. 895 sm über und 1.568 sm unter Wasser lief U 155 am 21. Oktober 1944 in Flensburg ein. In Fredericia erlebte die Besatzung die Waffenruhe und Kapitulation. Am 30. Juni 1945 lief das Boot von Wilhelmshaven nach Loch Ryan im Westen von Schottland. Dort wurde es den Briten übergeben und die Restbesatzung ging in Kriegsgefangenschaft. Am 12. Dezember 1945 nach Verschleppung durch Artilleriefeuer eines polnischen Zerstörers im Nordatlantik versenkt.)

Ostern 1946 war ich dann endlich wieder bei meiner Mutter in Rehna in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone. Ich war zwar heil und gesund, aber total ausgehungert. Also ging

ich erst mal zum Bauern in die Landwirtschaft arbeiten und konnte mich auf diese Art und Weise wieder richtig satt essen.

Im Jahre 1951 endete mein Ausflug in die Landwirtschaft und ich hatte das Glück, eine Anstellung bei der Deutschen Post zu bekommen. Ich konnte wieder in meinem geliebten Beruf als Funker bei der Küstenfunkstelle RÜGEN RADIO in Glowe auf Rügen arbeiten. Vorher musste ich allerdings noch meine Fähigkeiten und Fertigkeiten im Hören und Geben von Morsezeichen an der inzwischen wieder eröffneten Seefahrtsschule in Wustrow/Fischland nachweisen, was mir jedoch auch nach fünfjähriger artfremder und schwerer Arbeit keinerlei Schwierigkeiten bereitete. Die Lücken in der Kenntnis postalischer Vorschriften bei der Abwicklung des zivilen Seefunkdienstes wurden gemeinsam mit dem damaligen Leiter der Küstenfunkstelle auf angenehme Art und Weise geschlossen. So war ich gut gerüstet, als ich dann endlich im Jahre 1954 bei der neu gegründeten Deutschen Seereederei in Rostock mit der Seefahrt begann.



DS ROSTOCK, am 24. August 1965 außer Dienst gestellt, verkauft nach Griechenland, dort 1985 abgebrochen.

Das erste Schiff, welches für die Deutsche Seereederei auf Große Fahrt ging, war DS ROSTOCK/DHWF, ein Kohlendampfer von 3200 Bruttoregistertonnen, gebaut auf der Neptunwerft in Rostock, eigentlich als Reparationsleistung für die Sowjetunion. Als stolzer Funkoffizier wurde ich auf diesem Schiff lt. Seefahrtsbuch am 16.6.1954 angemustert. Mein Seefahrtsbuch hatte die Nummer 621/54 und mein Seefunkzeugnis II. Klasse die Nummer 25, ausgestellt von der Deutschen Post. Das Fahrtgebiet war damals hauptsächlich das Mittelmeer und ich kannte zu dieser Zeit Alexandria und Kairo besser als Berlin.

In den Jahren 1958 bis 1960 war ich bei der DSR Mitglied einer vierköpfigen Delegation, die im Ausland Alttonnageschiffe besichtigte und kaufte. Auf einem dieser Schiffe, dem Fracht- und Ausbildungsschiff THEODOR KÖRNER/DHZW, wurde ich dann als Funkoffizier eingesetzt.

(THEODOR KÖRNER: Im Mai 1938 als COPACABANA für die belgische Kongo-Fahrt in Dienst gestellt. Im Zweiten Weltkrieg Fahrt unter alliierter Kontrolle. Im April 1958 an die DSR, Rostock. Anfangs in der Fahrt nach Westafrika eingesetzt, ab November 1962 im CUBALCO-Dienst. Im

Februar 1968 Außerdienststellung. Verkauf nach Cyprien, Ankunft am 23. Dezember 1972 in Taiwan zum Abbruch.)

Anfang 1960 wurde ich als Funkstellenleiter auf dem Passagierschiff VÖLKERFREUND-SCHAFT/DAYP eingesetzt. Es wurde mein letztes Bordkommando. Die Funkanlagen der Seefunkstelle waren bereits für damalige Verhältnisse ziemlich veraltet, denn außer einem neuen Allwellenempfänger der englischen Firma REDIFON hatte es bei der Übernahme des Schiffes wohl keine weitere Modernisierung im Funkraum gegeben. Deshalb versuchten wir mit unseren bescheidenen Mitteln in Eigeninitiative einige Vorbereitungen für zukünftige Erneuerungen zu treffen.

(MS VÖLKERFREUND-SCHAFT: Indienststellung am 7. Februar 1948 als STOCKHOLM, am 25. Juli 1956 Kollision mit der italienischen ANDREA DORIA 100 Seemeilen vor New York. Am 3. Januar 1960 von der DSR für den FDGB in Dienst gestellt. Im Oktober/November 1962 Blockadebrecher auf der ersten Reise nach Kuba. Im Februar 1964 Übernahme durch die DSR. Im April 1985 in Warnemünde aufgelegt und am 5. Juli 1985 als VOLKER verkauft. Danach war dem Schiff noch eine lange Fahrtzeit beschieden. Insgesamt fuhr es unter zwölf Namen, zuletzt ab 2016 als ASTORIA. Zwischen 1960 und 1985 machte das Schiff 431 Reisen und legte an Seemeilen 68 Erdumrundungen hin. Etwa 200.000 Passagiere wurden während dieser Zeit befördert.

Dem Schiff bleibt der Abbruch auf dem Strand von Alang erspart, denn mit Stand vom August 2025 hat das belgische Recycling-Unternehmen Galloo das Schiff für einen Restwert von 200.000 Dollar gekauft und wird es in Gent nach europäischen Umweltstandards abwracken.)

Auf einer der vielen Mittelmeerreisen mit dem Schiff liefen wir auch die griechische Insel Rhodos an. Die Insel verfügte über einen herrlichen Hafen mit dem „Koloss von Rhodos“, eines der Sieben Weltwunder. Passagiere und wachfreie Besatzungsmitglieder wurden ausgebootet, um die Sehenswürdigkeiten an Land in Augenschein zu nehmen. Wir drei Funkoffiziere wollten die Zeit nutzen und notwendige Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen. Meine beiden Kollegen waren zwar nicht gerade davon erbaut, aber wir hatten es nun einmal langfristig geplant.

Als Funkstellenleiter und Vorbild lag ich unter dem Arbeitstisch im Funkraum, mit der Absicht, neue Kabelverlegungen vorzunehmen. Der I. FO wurde von mir gebeten, die erforderlichen Kabelschellen aus dem Funk-Hellegatt (Store) an Oberdeck zu holen. Er ging sofort los und kam und kam nicht wieder. Ich wartete unter dem Tisch verkrampft, ungeduldig und schwitzend auf die Schellen. Als er endlich nach ungefähr einer Stunde wieder den Funkraum betrat, meldete er mir mit strahlendem Gesicht und ulkiger militärischer Haltung: „Es sind keine entsprechenden Schellen da!“ Hinter ihm stand in gleicher Haltung und ebenfalls frenetisch grinsend der II. FO und meldete: „Funkknotbatterien geprüft, Wasser aufgefüllt, alles ok.“ Verschmiert und verärgert kroch ich unter der Back hervor, sah mir beide genauer an und wusste sofort Bescheid. Die beiden hatten in der Zwischenzeit beim Oberdecksbarkkeeper sich ein paar kühle Blonde genehmigt und mich dabei hängen lassen. Ich war in Brass, was aber sollte ich nun tun? Zunächst ging ich duschen und lud dann beide zu einem Bierchen an der Oberdeckbar ein, was sie eigentlich nicht verdient hatten. Wir hatten dabei eine herrliche Aussicht auf das Hafenpanorama von Rhodos und den „Koloss“. Es wurde ein wunderschöner Nachmittag, und wir drei haben noch viel gelacht.

(Mit Sicht auf den Koloss von Rhodos? Wer täglich die ab und an geschönten Berichte der Schiffspresse VOLL VORAUSS empfangt und in die Schreibmaschine klopft, kam selbst in seinen Memoiren nicht am real existierenden Seemannsgarn vorbei.)



Im Hafen von Piräus
„SOS – Die Arbeiter kommen!“

Zeichnung von Kurt Klamann, Februar 1960
(Mit freundlicher Genehmigung des Satiremagazins EULENSPIEGEL)

Mitte der 60er-Jahre musste ich dann der aktiven Seefahrt Goodbye sagen. Der gute alte Dr. Entzian in Warnemünde konnte mir auf Grund der Zunahme meiner Schwerhörigkeit die Seetauglichkeit als Funkoffizier nicht mehr verlängern. Der christlichen Seefahrt blieb ich trotzdem weiterhin eng verbunden, indem ich als Funkinspektor bei der DSR (Flottenbereich Mittelmeer in Wismar) noch bis Mitte 1984 meine Kreise zog.
Aufgeschrieben in Wismar 1993

Alle Kursivtexte: Redaktion

Hartwig Kolouschek

Landgang in Indien

Das Motorschiff ERFURT verlässt am 23. November 1967 den Rostocker Überseehafen und nimmt über Hamburg, Rotterdam, Antwerpen via Kap der Guten Hoffnung Kurs auf Indien. Exakt einen Monat später liegt nachts um zwei Uhr das Kap an Backbord. Zurückgelegt sind bisher 6400 Seemeilen, vor dem Schiff liegen bis Bombay noch 4000 Meilen. In den Morgenstunden des 5. Januar kommt Land in Sicht, der indische Subkontinent. Auf der Reede von Bombay werfen wir den Haken in den Grund und atmen erst einmal tief durch. Glück gehabt, bis zur Stunde hat es keinen Maschinenschaden gegeben.

Bombay

In den frühen Morgenstunden des nächsten Tages kommt mit einer Schar Leute der Makler an Bord. Für uns ist erst einmal die Post von zu Hause das Wichtigste. Das Schiff solle drei Tage später an die Pier gehen, heißt es, doch dieser Termin ist in Indien sehr mit Vorsicht zu genießen. Wir haben Zeit, uns schon hier draußen die Motoren anzusehen und schaffen uns damit mehr Gelegenheit für einen späteren Landgang.





Tempel auf der Insel Elephanta

gröÙe. Dadurch ragen meine Kameraden über die braune Allgemeinheit hinaus und sind gut auszumachen. Zwei Mann bleiben als Wache am Boot zurück. Wir streifen durch die Höhlentempel und freunden uns mit den Affen an, die hier in Scharen den Weg kreuzen. In den Höhlen finden wir riesige in den Fels gehauene Götterbilder und Figuren. Opferstätten und alte Wasserleitungen, Brunnen und Toiletten sind Zeugen vergangener Zeiten. Wie mag hier einst das Blut der geopfert Tiere geflossen sein? Die ausgemeißelten Rinnen sprechen für sich. Sie sind nicht zu knapp bemessen.

Während unserer Abwesenheit machen sich die beiden Wachleute am Boot über das Bier her. Anschließend treiben sie manch derben Spaß mit dem anwesenden Volke. Von Zeit zu Zeit springen sie zur Abkühlung ins Wasser. Alles im Boot ist bei unserer Rückkehr nass und durchweicht. Wir werfen den Motor an und wollen zurück zur ERFURT fahren, ehe Wind und Dunkelheit zunehmen. Doch unvermittelt beginnt der Motor zu stottern und bleibt schließlich ganz stehen. Wir treiben zurück ans Ufer und können nur mit Mühe das Boot von den Felsbrocken fernhalten. Die Wellen erschweren mir die Kontrolle der Brennstoffleitung, in die viel Wasser gelaufen ist. Es wird dunkel und auch unsere Akkulampe leuchtet nicht mehr. Unsere beiden Wachleute wissen natürlich, dass es sich gewissermaßen um ihr Badewasser handelt, was sich im Tank gesammelt hat.

Wir rudern aus Leibeskräften gegen Wind, Wellen und Strömung zu einer Ölpier weitab von unserem Liegeplatz. Dort drüben liegt ein Tanker, der uns sicherlich mit frischem Sprit aushelfen kann. Inzwischen ist es stockfinster geworden und wir kommen beängstigend langsam mit der schweren Motorschaluppe voran. Gegen 21 Uhr machen wir an der Pier eine Eisenleiter aus. Unser Zimmermann wagt im geeigneten Moment einen Sprung hinüber

Am nächsten Tag unternehme ich in meiner Funktion als III. Technischer Offizier mit einigen Leuten eine Bootsfahrt zu der in der Bucht etwas abgelegenen Insel Elephanta. Proviant, Schwimmwesten, Kameras und eine Handlampe werden verstaut. Fast drei Stunden sind wir unterwegs. Am Strand der Insel empfängt uns wüßtes Palaver und Geschrei. Einige unserer Leute sind sofort von einer Schar Eingeborener umringt.

Die sind allesamt von kleiner Körpergröße. Dadurch ragen meine Kameraden über die braune Allgemeinheit hinaus und sind gut auszumachen. Zwei Mann bleiben als Wache am Boot zurück. Wir streifen durch die Höhlentempel und freunden uns mit den Affen an, die hier in Scharen den Weg kreuzen. In den Höhlen finden wir riesige in den Fels gehauene Götterbilder und Figuren. Opferstätten und alte Wasserleitungen, Brunnen und Toiletten sind Zeugen vergangener Zeiten. Wie mag hier einst das Blut der geopfert Tiere geflossen sein? Die ausgemeißelten Rinnen sprechen für sich. Sie sind nicht zu knapp bemessen. Während unserer Abwesenheit machen sich die beiden Wachleute am Boot über das Bier her. Anschließend treiben sie manch derben Spaß mit dem anwesenden Volke. Von Zeit zu Zeit springen sie zur Abkühlung ins Wasser. Alles im Boot ist bei unserer Rückkehr nass und durchweicht. Wir werfen den Motor an und wollen zurück zur ERFURT fahren, ehe Wind und Dunkelheit zunehmen. Doch unvermittelt beginnt der Motor zu stottern und bleibt schließlich ganz stehen. Wir treiben zurück ans Ufer und können nur mit Mühe das Boot von den Felsbrocken fernhalten. Die Wellen erschweren mir die Kontrolle der Brennstoffleitung, in die viel Wasser gelaufen ist. Es wird dunkel und auch unsere Akkulampe leuchtet nicht mehr. Unsere beiden Wachleute wissen natürlich, dass es sich gewissermaßen um ihr Badewasser handelt, was sich im Tank gesammelt hat. Wir rudern aus Leibeskräften gegen Wind, Wellen und Strömung zu einer Ölpier weitab von unserem Liegeplatz. Dort drüben liegt ein Tanker, der uns sicherlich mit frischem Sprit aushelfen kann. Inzwischen ist es stockfinster geworden und wir kommen beängstigend langsam mit der schweren Motorschaluppe voran. Gegen 21 Uhr machen wir an der Pier eine Eisenleiter aus. Unser Zimmermann wagt im geeigneten Moment einen Sprung hinüber und bindet uns fest. Oben auf festem Grund halten wir Rat und wollen zunächst per UKW unseren Dampfer anrufen. Wir haben Glück, auf dem Tanker existiert solch eine Anlage. Über sie bekommt unser II. Nautiker Verbindung zur KARL-MARX-STADT, doch leider nicht zur ERFURT. Die KMS verspricht uns, Verbindung zur ERFURT aufzunehmen, um den Kapitän über unseren Verbleib zu unterrichten. Inzwischen sitze ich bei einem Griechen und lasse mir das Bier schmecken. Die Maschinisten



Central Station Bombay (Mumbai)

füllen mir Diesel in einen Kanister, anstandshalber nehme ich das Zeug mit. Er ist nicht zu gebrauchen, zu dick in seiner Konsistenz.

Zu meinem Erstaunen wartet gemeinsam mit unseren anderen Leuten bereits eine Polizeistreife. Sie begreifen nicht unser Missgeschick und begehren aufgeklärt zu werden. Der dumme Zufall will es, dass ich meinen Kanister zur Hart auf den Boden stelle und schon schwappt dem Police Officer eine Ladung dunkler Brühe über das weiße Hosenbein. Nun ist alles Verhandeln umsonst. Binnen zehn Minuten haben wir hier zu verschwinden, wird uns angedeutet. Unsere letzte Rettung ist ein großer Schlepper, der unsere Nusschale fortan durch die finstere Nacht bugsiiert. An der ERFURT angekommen ist der Kapitän zwar außer sich vor Wut, doch das ändert nichts am Preis, der an den Schlepper gezahlt werden muss. Zwei Tage später gehen wir kurz vor Tagesanbruch an die Pier. Schon schlagen uns orientalische Gerüche entgegen. Der gesamte Vormittag vergeht mit Zollformalitäten. Scheinbar hat der Alte zu sehr geknausert mit seinem Repräsentationsschnaps. Einige Zöllner schleichen noch durch die Aufbauten und wollen mit der Mannschaft in Punkto Schnaps und Zigaretten ins Geschäft kommen.

Am Nachmittag gehen wir ohne ein bestimmtes Ziel an Land und peilen die Lage. Uns folgt ein Schweiß an Bettlern und hungrigen Kindern. Die Alten kauen Betel und spucken unentwegt roten Saft auf Gehwege und Häuserwände. Mir hängt bald ein solcher Klecks im Rücken. Als es dunkelt, flackern auf den Gehwegen die Lagerfeuer auf. Daneben hocken dichtgedrängt Menschen. Auch Kinder sind unter den so kampierenden Leuten. Wir müssen aufpassen, um



Straßenszene in Bombay

nicht auf solch einen Wurm zu treten. Machen wir eine kleine Pause während unseres Rückweges, regt es sich unter mancher Zeitung und ein schwarzer Wuschelkopf lugt hervor. Etwas bessergestellte Leute besitzen zwar auch kaum ein Dach über dem Kopf, so doch wenigstens ein eigenes aus Ruten geflochtenes Bett. Bei Tage ist das Bett an der Hausmauer oder an einem Baum hochgeschnallt und niemand nimmt es dem Eigentümer weg. In aller Frühe streichen einige Inder mit langen Stangen durch die Straßen und sammeln die während der Nacht verstorbenen Leute ein, die, zwecks Prüfung ob noch Leben in ihnen ist, ganz heftig mit besagter Stange angestoßen werden. Auf einem Plattenwagen werden die leblosen und oft sehr dünnen Körper fortgefahren.

Am nächsten Morgen treibt mich mörderischer Lärm aus der Koje. Eine vom Kapitän bestellte Schar Inder klopft an Deck Rost. Es sind nahezu einhundert Menschen, die diese Arbeit angenommen haben, um sich eine Mahlzeit zu verdienen. Ohne dass jemand vom Decksbereich etwas bemerkt, suche ich mir einige der Inder heraus und lasse sie gegen ein gutes Essen und etwas Bier in der Maschine arbeiten. Leider werkeln sie derart ohne Verstand, dass wenig Erfolg zu verzeichnen ist. Behände jedoch wühlen sie in unseren Putzlappen und kleiden sich damit unter ungeheuerlich viel Geschnatter ein. Bund treten sie wieder an Deck zu ihren Kameraden und lassen sich bewundern.

Am Nachmittag gehe ich an Land spazieren. Von den Hängenden Gärten Bombays kann man gut zu den Türmen des Schweigens hinübersehen. Diese Türme gehören den Parsen, einer Sekte, von der in Bombay 100.000 Mitglieder leben sollen. In ihren Tempeln huldigen sie dem Feuer als göttlichen Lebensfunken. In ihrem Heim verehren sie das Kerzenlicht. Sie

pusten es nicht einfach aus, sondern löschen es durch sanftes Wedeln mit der Hand. Die Parsen stammen ursprünglich aus Persien und wurden 717 nach Christi von den Moslems aus ihrer Heimat vertrieben. Sie sind hellhäutig, begabt und tüchtig, und besitzen ein außerordentlich ausgeprägtes Stammesbewusstsein. Sie werden nur untereinander vermählt und vor jeder Heirat müssen beide Partner Rinderurin trinken. Das soll die Seele reinigen. Sehr makaber sind die Totenriten in den Türmen des Schweigens. Ausgerechnet hier im exklusivsten Viertel von Bombay werden die Toten in offenen Rundgemäuern entkleidet auf Roste gelegt. Von oben stoßen Geier herab und am Ende werfen die Priester die verbliebenen Knochen in einen tiefen Schacht, der zum Meer führt. Bis zum nächsten Schmaus setzen sich die wohlgefütterten Geier auf die umliegenden Bäume, um dann erneut herabzuschweben. Mit meiner Kamera möchte ich einen Film über eine Leichenverbrennung drehen. Am Eingang zum Verbrennungsplatz wogt eine dichte Menschenmenge um einen reich mit Blumen geschmückten toten Hindu, der in weiße Tücher gehüllt zur öffentlichen Verbrennung getragen wird. Schwer hat es die Trauergemeinde, zwischen all den kleinen Gewerbetreibenden hindurch zu kommen. Ohrenausputzer, Schuhmacher, Zauberer, Haarschneider und viele andere lamentierende Menschen versperrten den Zugang zum Hof. Mit etwas Glück



Slum Back Bay Bombay

gelange ich auch in die Umfriedung, doch alle Versuche mit der Kamera das Geschehen festzuhalten, scheitern an der Wachsamkeit der Inder. Schließlich muss ich gar fluchtartig das Gelände räumen.

Am Samstag mieten wir uns zu dritt einen Wagen. Am Steuer sitzt ein Inder von der Sekte der Sikh. Er ist ein stolzer Vertreter seines Volkes und spricht recht gut Englisch. Wir fahren hinaus an den Stadtrand. Das Bild, was sich uns bietet, ist wenig erbaulich. Die Menschen hier draußen leben im unbeschreiblichen Elend. Wir halten an und sind augenblicklich von einer wilden Schar hungriger Kinder umringt. Unweit stehen zwischen stinkenden Tümpeln einige Hütten aus Astwerk, um uns herum wogen Wolken von Fliegen.

Bald sind wir wieder im Stadtzentrum, im dichten Gewühl des Marktes. Zwischen das laute Rufen und Handeln der Inder mischt sich das Krächzen der allgegenwärtigen Krähen. In Käfigen untergebracht zwischern hunderte Vögel in bunter Vielfalt. Jenen Vögeln, die von Natur aus nicht bunt sind, hat man mit der Spritzpistole nachgeholfen. Federn, Füße und Schnabel sind von gleicher Farbe. In der Großfleischerei nimmt uns der Gestank beinahe den Atem.



Grawford Market Bombay

Auch hier Unmengen von Krähen, nun huschen aber noch zahlreiche Katzen über Tische und Fleisch, schmausen ungestört auf Hackklötzen und in Regalen. Wolken dicker schillernder Fliegen summen eifertig von Fleischbatzen zu Fleischbatzen. Wieder zurück an Bord bietet sich uns ein trauriger Anblick. Einige Matrosen haben sich solche angespritzten Vögel gekauft und treiben derbe Späße mit ihnen. Ihr Käfig ist leer, weil die Vögel, darunter auch ein

großer grüner Papagei, vom Weinbrand benebelt, der Schönheit nach sortiert, auf dem Tisch liegen, reglos, wie tot. Der Papagei habe den wenigstens Weinbrand bekommen und sei zuerst voll gewesen, heißt es. Er sei zu nichts zu gebrauchen und solle am kommenden Tag auf die KARL-MARX-STADT verschenkt werden, ehe er hier mit der Luftbüchse erschossen würde. So lauten die Kommentare der losen Buben.

An einem der Tage streifen wir durch das Viertel des ältesten Gewerbes der Welt. Emsige Zuhälter lobpreisen die Frauen der verschiedensten Nationen. Manchmal in der Tat keine

schlechten Mädels, aber gerade das ist hundegefährlich. Bei den Nepalesinnen lassen wir uns erst mal etwas Licht anzünden, um die Übersicht zu gewinnen. Ganze acht Mädchen, dunkelhäutig und tätowiert warten bei Musik vom Band auf Kundschaft. An ihrer Nase haben die Mädchen eine Kette hängen oder anderen Schmuck daran geheftet. Der ganze Laden ist uns zu schmierig, wir gehen wieder. Bei den Engländerinnen gibt es dann bösen Streit mit der Vor-



steherin wegen der Einhaltung der festgelegten Zeiten des Rendezvous. Zu später Stunde versuchen wir im Taxi, ohne den Luden zu entlohnen, zu entkommen. Plötzlich sammelt sich vor dem Auto eine Schar von Zuhältern. Sie fassen durch die Fenster und zerren an mir herum. Ich drehe die Scheibe so hoch, dass den Männern die Arme festklemmen. Dann fahren wir los. Draußen wüstes Geschimpfe und Fluchen. Schließlich lasse ich die Arme wieder frei. Die Fahrt führt vorbei an einem unrühmlichen Kinderbordell, wo Eltern ihre Kinder für nur eine Rupie anbieten. Die Fenster und Türen der Häuser sind durch Eisengitter versperrt. Wie in einem Käfig stehen die Kinder dahinter und warten.

In den achteren Mannschaftskammern wurde von einem der Inder eine Taschenuhr durchs Fenster hindurch gestohlen. Die Matrosen sinnen auf Rache. Wieder wird eine schöne Uhr auf den Tisch gelegt und das Fenster weit aufgemacht. Versteckt in der Ecke harrt ein Matrose, in der Hand hält er einen Knüppel, vorne mit einem langen Nagel drin. Doch das Blutbad fällt aus. Unser Wächter schläft ein und die Uhr verschwindet wie die andere auch. Wir halten uns die Bäuche. Doch meine Schadenfreude ist nur von kurzer Dauer. In meiner Kammer finde ich das Gazefenster zerschnitten vor und von meinem Fernglas fehlt jede Spur.

In der Nähe des Bahnhofs beobachte ich schon drei Tage lang eine Frau im Rinnstein. Sie stirbt so langsam vor sich hin und niemand nimmt Anstoß an ihrem Unglück. Das kann sich auch niemand leisten, denn sobald jemand die Frau berührt ist er verantwortlich für sie. Also bleibt sie da wo sie ist. Dann ist sie eines Tages weg. Wird Zeit, dass auch wir wegkommen.

Colombo

Im Hafen von Colombo liegt unser Schiff zwischen den Tonnen verankert. Ein Posten Zwiebeln für Calcutta soll geladen werden. Mit unserem Beiboot richten wir einen Dienst an Land ein und sparen uns somit einige Rupien, die wir sonst an die Bootsleute zahlen müssten.

Nach dem Mittagessen brechen wir zu dritt nach Kandy auf. Die Fahrkarte ist sehr billig. Die Fahrt ins Landesinnere wird mehr als zwei Stunden dauern. Als Proviant haben wir ein Schwarzbrot eingesteckt. Am späten Nachmittag beginnt unsere Reise in einem Wagen 3. Klasse. Ein an der Decke sich drehender Propeller mischt alle penetranten Gerüche durcheinander. Der Wagen ist überfüllt.

Die Reise führt durch eine herrliche Landschaft und ständig bergauf. Wir bemerken es auch an dem immer angenehmer werdenden Klima. Riesige Schluchten, Viadukte und Felder sind von einem üppigen Tropenwald umgeben. Strahlend rot geht die Sonne unter und taucht die Gipfel der Berge in die schönsten Farben.

Wir haben die Bekanntschaft mit einem eingeborenen Fernmeldeingenieur gemacht. Mit der Verständigung klappt es leidlich auf Englisch. Um 19 Uhr sind wir in Kandy. Bald sitzen wir bei unserem Ingenieur zu Hause und trinken guten Tee mit Milch. Seine beiden Töchter haben

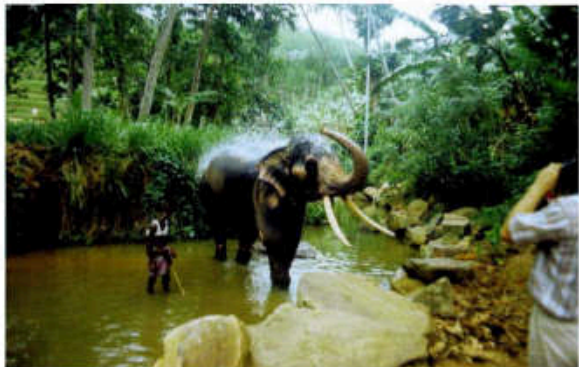


Botanischer Garten in Kandy

blitzartig den Raum hergerichtet und nun starrt uns die gesamte Familie wie entgeistert an. Die Mutter hat Posten hinter einem Stützbalken bezogen und äugt von Zeit zu Zeit zu uns herüber. Im Geheimen rechnen wir mit einer Koje für die Nacht, aber daraus wird nichts. Zunächst müssen wir über Deutschland erzählen, erst dann macht sich das Oberhaupt der Familie Gedanken über unser Nachtquartier. Gemeinsam machen wir uns auf den Weg zu einem buddhistischen Kloster und finden auch tatsächlich Einlass. Wir können uns kaum das Lachen verkneifen – wir in einem Kloster! Ein kahlköpfiger Priester ganz in ein orangefarbenes Tuch gehüllt, führt uns zunächst in eine große Halle. Hier lagern schon andere Habenichtse samt Kindern. Für zehn Rupien bekommen wir einen separaten Raum mit drei Kojen. Die Kojen sind schmierig, an meinem Kopfende befindet sich ein eingetrockneter Betelfleck. Macht nichts, mit meinem Hemd verdecke ich die Sache. Wir schlafen wie die Götter.

Frühzeitig ist nebenan bei den Eingeborenen ein höllischer Spektakel. Sie werden hinausgeworfen. An ein Nickerchen ist nicht mehr zu denken, außerdem plagt uns die Kälte in der Zelle sehr. Rasch kleiden wir uns an, Katzenwäsche und dann etwas Schwarzbrot hinter die Kiemen. Ich habe Zeit durch das Kloster zu streunen. Eng und finster sind die Zellen der Klosterbrüder. Als Schlafstelle dient eine Koje aus Stein, die Feuerstellen sind um diese Zeit kalt.

Wie vereinbart holt uns der Sohn des Ingenieurs vom Kloster ab und zeigt uns alles, was Kandy so berühmt macht – Buddha-Tempel, Museum, Universität, Botanischer Garten. Unseren Ausflug nach Kandy



beschließen wir mit dem Besuch eines Elefantenbades im nahen Fluss und ein Ritt auf solch einem Dickhäuter, hinter dessen Ohren sich dicke Maden tummeln. Abends verabschieden wir uns von unseren neuen Bekannten und machen uns auf den Heimweg per Bus. Eigentlich sollte man es tunlichst unterlassen, sich in dieser Gegend bei Anbruch der Dunkelheit mit einem Bus auf den Weg zu machen. In rasender Fahrt geht es talwärts, über Brücken und haarscharf um Kurven herum. Überholt wird überall und zu den unpassendsten Gelegenheiten. Wie froh sind wir, endlich wieder in Colombo aussteigen zu können.

Am nächsten Morgen werfen wir kurz nach dem Frühstück die Leinen los und nehmen um die Insel herum Kurs auf Calcutta.

Calcutta

Drei Tage später haben wir gegen Mittag die Mündung des Hooghly-Stromes erreicht. Ein schmutzig-gelbes Wasser ergießt sich aus dem Delta in den Golf von Bengalen. Der Lotse lässt lange auf sich warten und so ist es uns kaum noch möglich ohne eine – durch die

Gezeiten bedingte – Ankerpause im Fluss bis hinauf nach Calcutta zu fahren. Als es zu dunkeln beginnt, werfen wir einige Meilen stromauf unseren Haken weg und warten auf mehr Wasser und Tageslicht. Die Ufer zu beiden Seiten sind dicht bewaldet, einzelne Lichter von Feuerstätten leuchten zu uns herüber. Um uns herum und an Bord scheint alles ruhig zu sein. Kurz nach Mitternacht klopft es am Bulley. Draußen steht ein Matrose mit der Luftbüchse in der Hand. Wie der Blitz bin ich in den Klamotten und an Deck. Geduckt und flink huschen weitere Maschinisten und Matrosen umher, in den Händen halten sie mit Wasser gefüllte Sekt- oder Weinflaschen. Entlang des Schanzkleides stehen Reserven solcher Munition. Um unser Schiff herum rudern einige Boote. Sie sind in der Finsternis kaum auszumachen. Die Eingeborenen praktizieren eine Art Flusspiraterie, die jedoch weniger darauf abzielt uns körperlich zu schaden. Sie wollen nur stehlen. Wir vertreiben die Räuber mit gezieltem Feuer aus der Luftbüchse und unseren Flaschen. Der Alte ist vom Lärm aufgewacht



Im Hafen von Calcutta (Kolkata)

und erteilt den Befehl, das ganze Schiff und die Bordwand zu beleuchten. Schade, somit verdirbt er unser nächtliches Spiel. Bis auf die Deckswache mit dem Gewehr gehen wir zur Ruhe.

Mittags sind wir an der Pier fest. Vor uns liegt wie erwartet die KARL-MARX-STADT. Einige Leute von drüben loben unser geschicktes Anlegemanöver im engen Hafenbecken ohne einen Schlepper. Wir liegen so dicht beieinander, dass wir uns von Bord zu Bord unterhalten können.

Es ist Freitag. Weder die Hafenbehörden noch der Zoll lassen sich sehen. Auf der Pier spielen die Ratten. Mit der Büchse machen wir Jagd auf sie.

Um uns herum haben einige Lastkähne festgemacht. Holznägel und Stricke halten die Bretter über der Wasserlinie zusammen. Das riesige Ruder bewegen zwei Mann mit einer langen Pinne. Mit fast zehn Meter langen Riemen bewegen die Inder diese Schiffe. Dabei müssen sie an Deck ständig hin und her gehen, um mit den überlangen Geräten hantieren zu können. Auf solch einem großen Lastkahn leben die Leute sehr primitiv. Als Toilette dient ein Holzrahmen, der bei Bedarf über Bord gehängt wird. Das passiert in aller Öffentlichkeit. Das gleiche



Morgentoilette am River Hooghly

Hafenwasser dient den Menschen als Waschwasser und zum Spülen des Mundes. Uns ist schleierhaft, warum diese dürrn Wesen nicht durch Krankheiten scharenweise dahinsterven.

Ich vergleiche das Leben der Einwohner von Bombay mit dem der Menschen hier in Calcutta. Es ist ärmer. Am Hafentor lungern Ziegen und Kühe herum. Sie sehen aus wie Kleiderständer, so dünn sind die Tiere. Sie fressen alte Tüten oder Zeitun-

gen. An einem Zaun hockt eine alte Inderin, Fliegen in den Augen. Sie ist tot, aber niemand kümmert sich um sie.

In der überfüllten Straßenbahn fahren wir zur Stadt. Auf diesem Wege hoffen wir, der ewigen Bettelei aus dem Wege zu gehen, die uns auf Schritt und Tritt verfolgt. Andererseits könnte man sich im Gedränge der Straßenbahn die Pest an den Leib holen.

Rein zufällig stoßen wir auf den Jain-Tempel von Calcutta. Er ist eingesäumt von wunderschönen Gärten, umgeben von einer Mauer. Lautlos in Socken streunen wir durch die heilige Stätte. Monoton werden von einigen Priestern Trommeln geschlagen, deren Klang dumpf und geheimnisvoll wirkt. Wären die Jain nicht so friedliche Leute, das Herz würde uns in die Hose rutschen. Die Jain sind Mitglieder einer wichtigen religiösen Sekte Indiens, vor mehr als 2500 Jahren entstanden. Kein Lebewesen umzubringen ist ihr höchstes Gebot.

Zu zweit machen wir uns auf zum Tempel der Göttin Kali, Göttin des Todes und der Zerstörung. Unter meiner Jacke habe ich meine Filmkamera verborgen. Vorsicht scheint geboten zu sein. Erste Station ist der Platz einer Leichenverbrennung. Mit dem Bruder des Toten einige ich mich auf einige Aufnahmen. Ich lasse meine Kamera surren was das Zeug hält.

Der Verblichene wird auf überaus seltsame Weise durch seine Angehörigen behandelt. Nichts dagegen, dass der Tote so schnell als möglich zu Asche werden soll, aber dabei wird er fortlaufend gestört. Auf einem lichterloh brennenden Holzstoß schmort der Dahingegangene vor den Augen der Öffentlichkeit im eigenen Saft. Zuerst muss die Hirnschale aufplatzen, dann der Bauch. Wenn das nicht passiert, hat der Priester etwas falsch gemacht. Ist der Bauch dann doch aufgegangen, stochert der Platzwart in den Eingeweiden und legt sie schön zurecht. Der Holzstoß wird wie ein Lagerfeuer behandelt. Füße und Arme werden wie Hölzer nachgeschoben. Kein schöner Anblick. Der Platz ist öffentlich. Auch Kinder laufen

ganz zwanglos zwischen den Feuern umher. Am Rande des Platzes, am Ufer eines kleinen Kanals, liegt die Asche der Toten zuhauf. Gras wächst darüber und eine Kuh kaut wieder.

Am Eingangstor liegen unter einem Blech die toten Leiber drei sehr dünner Inder. Ich hebe kurz den Deckel hoch und schon stiebt es von Fliegen. Keiner der umstehenden Leute stört uns dabei.

Mein Kollege kann Albernheiten



Chain-Tempel Calcutta

nicht lassen. Er packt eine der vor sich hin dösenden Dohlen am Schwanz, was einen höllischen Aufstand unter den Leuten verursacht. Wir müssen schleunigst das Weite suchen. Keine hundert Meter weiter geraten wir in ein Heer von Krüppeln. Fehlende Gliedmaßen oder leere Augenhöhlen, spindeldürr oder furchtbar aufgedunsen, so stehen die Menschen in der heißen Sonne, ein Bild des Jammers.

Urplötzlich stehen wir im Hof des Kali-Tempels, einem der ältesten Tempel Calcuttas. Vorsicht ist geboten. Wir trauen unseren Augen nicht. Auf einem Opferstock werden Ziegen mit einem kurzen krummen Säbel die



Schülerinnen im Zoo Calcutta

Köpfe abgeschlagen, das herausschießende Blut schmieren sich die Menschen ins Gesicht. Immer neue Ziegen müssen ihr Leben lassen. In langen Reihen liegen die Ziegenköpfe da. Das auf den Boden fließende Blut schlürfen die Hunde weg. In und um den Tempel herrscht ein wüstes Gedränge. Ein Schild warnt vor Fotoaufnahmen. Aus der Hüfte lasse ich meine Kamera surren, unentdeckt.

Hinter uns liegt ein westdeutscher Frachter, die GOLDENFELS. Die Besatzung lässt das Schiff systematisch verkommen. Es ist an die Chinesen verkauft worden. Unsere dortigen Gastgeber versorgen uns am nächsten Tag reichlich mit Bier und Whisky, aber dann wird es Zeit zurück auf die ERFURT zu kehren, denn unser Schiff soll auslaufen. Abends um 19 Uhr ankern wir auf dem Fluss, in den Morgenstunden nehmen wir Fahrt nach Madras auf.

Madras

In den frühen Morgenstunden treffen wir auf der Reede von Madras ein. Es ist noch stockfinster. Am Achterschiff machen sich die ersten Händler in ihren Kanus bemerkbar. Hin und her geht der Handel. Schnaps geht gut und bringt einen schönen Verdienst. Noch vor dem Frühstück laufen wir ein und da wenig zu tun ist, verholt sich ein großer Teil der Mannschaft an Land oder an den Strand. Etwas abseits liegt ein Wrack, ein altes Liberty-Schiff. Im letzten Jahr hat es ein Sturm an Land geschleudert. Damals haben die Leute von der ERFURT als erste versucht, das Schiff zu plündern. Mit dem Beiboot



Schiffswrack am Strand von Madras (Chennai)

waren sie aufgebrochen und fanden auch reichlich Beute vor. Schnapsflaschen verstaute sie in Säcke und luden sie ins Boot und tranken auch ganz gehörig dabei. Alles ging gut, bis jemand Signalmunition aufstöberte und man anfang in die Gegend zu ballern. Das konnte auf die Dauer nicht gut gehen. Zum Pech schlug auch noch das Boot in der Brandung um und mühevoll schleppten die Matrosen den Schnaps an Land. Die Polizei war bereits zur Stelle und beschlagnahmte Schnaps, Boot und Leute. Aneinander gebunden wurden alle Beteiligten in das hiesige Ortsgefängnis geführt, von wo sie der Makler später wieder abholen durfte. Das untüchtige Boot mussten zwischenzeitlich andere Matrosen zurückrudern.

Cochin

Gegen Mitternacht fällt unser Anker auf der Reede von Cochin. Auf dem Achterschiff werden unsere üblichen Anglerfestspiele ausgetragen. Es wird reichlich getrunken und Musik gemacht, aber anbeißen will kein einziger Fisch.

Schließlich an der Pier streune ich durch das Schiff und schaue den Schauerleuten zu, die auf ihren nackten schwarzen Rücken Pfeffer und andere Gewürze in den Luken stauen. Aus den Luken duftet es wie aus Mutters Gewürzdose. Abends werden die Ladearbeiten gestoppt. Die Luken und Decks sind durch die hohe Luftfeuchtigkeit regelrecht nass.

Wir bringen unsere Barkasse zu Wasser, um weiter stromauf in den Busch zu fahren. An den Ufern stehen hübsche saubere Hütten umsäumt von Kokospalmen und Reisfeldern. Laut und schrill schreiend laufen Kinder am Ufer zusammen. Sie sind bunt angezogen, ihre weißen Zähne leuchten in den dunklen Gesichtern. Unser Motorenlärm scheucht die Vögel von den riesigen Palmen auf, die sich weit über den Fluss biegen.



Je weiter wir in den Busch fahren, umso flacher wird das Wasser. Zwar haben wir genügend Brennstoff mitgenommen, doch ist die Gefahr des Verirrens in diesem Delta groß. So werfen wir den Haken weg.

Ich schwimme an Land zu einer Gruppe Jungen, doch die sind ausgesprochen scheu und trauen sich nur langsam näher. Sie sind sauber angezogen, auch sehen sie gesund und gut ernährt aus. Am Abend sind wir wieder an Bord, lieber etwas früher als wieder zu spät. Unser Kapitän ist über solche Ausflüge sowieso nicht erbaut.

Nach dem Abendbrot kommt Schuster Meier an Bord. Er ist entzückt über das viele kaputte Schuhwerk unserer Leute. Von mir erhält er eine Flasche Bier. Dafür muss er unseren Antriebsriemen der Wellendrehzahlanzeige neu zusammennähen. Schuster Meier heißt natürlich anders, aber so stellt er sich selber vor. Er weist sich mit wichtigen Beglaubigungsschreiben anderer Schiff aus. Darauf steht so mancher Blödsinn, was der Schuster nicht lesen kann. Solche Zettel zeigt er uns und freut sich aufrichtig darüber. Drauf steht, dass Schuster Meier pfuscht, zu hohe Preise verlangt oder nach wenigen Bierchen vergisst, warum er eigentlich an Bord gekommen ist. Von mir bekommt er auch einen Schrieb mit besonders vielen Stempeln und Unterschriften ausgehändigt. Einen Tag später ist Seeklarmachen und das Schiff begibt sich auf die Reise nach Veraval im Bundesstaat Gujarat.

Veraval

Wir liegen auf der Reede vor Veraval. In Schuten kommt säckeweise eine Ladung Knochenschrot von Land herüber. Mit diesem Zeug ist nicht zu spaßen, nur zu oft steckt in den zermahlenen Knochen der Milzbrand drin.

Aus lauter Langeweile feiert die Maschine hier auf Reede ihr Maschinenfest. Schon um Mitternacht sind wir gehörig in Stimmung, die standhaftesten Leute machen sich bis zum Morgen über die reichlich vorhandenen Reste des Alkohols her. Ein betrunkenener Matrose, der da mithalten wollte, möchte baden gehen und springt einfach über Bord. Niemand von uns hatte es bemerkt. Lediglich ein paar Inder veranstalten plötzlich einen höllischen Lärm. Das stört uns, denn wir verstehen nicht, was so wollen. Schließlich beginnen die Inder mit einer Rettungsaktion und ziehen den inzwischen weit abgetriebenen Mann aus dem Wasser.

Noch ist er ganz verstört und kann nicht fassen, was mit ihm passiert ist. Trotzdem bekommt er zunächst einen ordentlichen Bums gegen die Kinnlade und dann eine Spritze vom Doc. Es wird tatsächlich langsam Zeit, dass wir nach Europa zurückkehren. Einige Leute haben von der ewigen feuchten Hitze fast einen Klaps bekommen. Stehen sie für längere Zeit mal nicht unter Strom, gibt es Streit um Kleinigkeiten. Das ist besonders schlimm, wenn unweit der Küstenstreifen lockt, doch leider kein Weg hinführt. Aber ein kräftiger Zug aus der Branntweinflasche schafft wieder Wohlbefinden und Frieden herbei.

Wir fahren mit dem Boot zur Polizeistation hinüber an Land. Welcher kleine indische Beamte ist nicht bestechlich.

So haben wir uns eine Stange Zigaret-



Straßenszene in Madras

ten eingesteckt. Eine Genehmigung zum Baden und Stromern an der Küste ist auszuhandeln. Zunächst ist mit dem Beamten überhaupt nicht zu reden. Schachtel für Schachtel stapeln sich auf seinem Tisch. Als er sieht, dass unsere Vorräte zu Ende sind, gibt er die Genehmigung zu unserem Vorhaben. Wir tuckern durch den kleinen Hafen und sehen uns die großen hölzernen Segler an, in deren Masten bunte Wimpel hängen und in die eine lange Reihe halbnackter Eingeborener die Ladung an Bord tragen. Kisten und Säcke werden in die Laderäume hinabgelassen. Während unserer Rückkehr brist es heftig auf. Ich habe zu tun, um mit einer Pütz das Wasser über Bord zu schöpfen. Die Luft ist kühl und jeder überkommene Brecher ist eine warme Dusche.

Am nächsten Tag machen die Leute einen Ausflug an Land. Unser Boot ist fast überladen. Weil die Brandung in Küstennähe sehr hoch ist, werfen wir unseren Anker schon ein Stück weiter draußen und schwimmen das letzte Stück hinüber an Land. Die Gegend gleicht einer Wüste. Die Luft flimmert. Vor uns liegt eine im Verfall befindliche Siedlung – Veraval. Ein Mädchen hat unsere Ankunft beobachtet und läuft laut schreiend vor uns her in den Ort. Die Wege dort sind grau und trostlos. Die Leute blicken finster und rufen: „White man go!“ Scheinbar sind wir hier nicht gerade gern gesehen.

In einer kleinen Lagune wirft ein Fischer sein Netz mit wenig Erfolg aus. Er ist freundlich zu uns und lässt mich sogar in seinem Einbaum umherfahren. Die Steine für den Hausbau graben sich die Leute aus dem Sand außerhalb der Siedlung. Es sind Steine ehemals dort gestandener Häuser. Auf Kamelen werden die ausgegrabenen Steine in den Ort transportiert. Wir finden auch einen Friedhof. Umgeben von einer Mauer und wenigen Palmen liegt er am Rande der Siedlung. Gestützt auf einen alten Vorderlader hält ein Inder Wache an der Pforte. Ein runzeliges Mütterchen verkauft daneben mit Schnitzmustern verzierte Muscheln. Doch



Regierungsviertel in Madras



Auf dem Markt in Madras

wohin damit, wir tragen nur eine Badehose an Leib.

Immer wieder versucht man, uns aus dem Ort zu vertreiben. Die Menschen zischeln und murmeln etwas vor sich hin, sobald wir in ihre Nähe kommen. Schließlich werden wir mit Sand und kleinen Steinen beworfen. Wir ziehen uns zum Strand zurück, doch plötzlich bekommt unser Zimmermann einen faustgroßen Stein gegen den Mund geschleudert. Seine Geduld ist am Ende. Er wirft mit nicht zu kleinen Brocken in die Menge, die uns umso aufgebrachter folgt. Blitzartig sind wir im Wasser und schwimmen zu unserem Boot. In dieser Gegend ist was los! Wir beschließen nicht weiter an Land zu gehen und baden vom Boot aus bis es dunkelt.

Von einem Fischer handeln wir gegen Branntwein etwas frischen Fisch ein. Einer der Fischer leidet unter Elephantitis. Sein rechtes Bein ist so dick, dass er Mühe hat zu gehen. Der Abend ist lau. Die Schwarzen sitzen an Deck, die Beine untergeschlagen. An Deck flackern kleine Feuer. Sie kochen ihren Reis darauf, den sie dann mit den Fingern zu Kügelchen formen und so in den Mund schieben. Ich besorge ihnen einige Scheiben unseres Brotes, das sie redlich unter sich teilen. Es ist fast schon dunkel und noch immer sitzen wir mit den Eingeborenen an Deck und versuchen mit etwas Englisch mit ihnen klarzukommen. Einer von ihnen möchte eine Flasche Branntwein. Kann er haben. Aber nicht mehr mit Steinen nach uns werfen, bedeuten wir ihm. Hoffentlich richtet er das seinen Landsleuten aus.

Colombo

Rückreisend machen wir noch einmal in Colombo an den Tonnen fest. Neben uns liegt die OCKENFELS aus Bremen. Bei jeder Fahrt an Land nehmen wir einige Leute von ihnen mit und wieder zurück. Ein Maschinen-Assi unter ihnen ist verletzt. Er hat sich das Schienbein aufgeschlagen und den Wundbrand drin. Der eingeborene Doc an Land hat alles nur noch schlimmer gemacht und so hole ich den Mann zu uns an Bord. Unser Doc macht seine Sache sehr gewissenhaft und gibt ihm noch einige Medizin mit auf den Weg.

Am nächsten Tag fahren wir mit dem Zug und einem Schwarm Ceylonesen an den Strand bei Mount Lavinia. Die Dünung ist hier nur mäßig, so recht etwas zum ausruhen und faul sein. Abends startet ein Fußballspiel gegen die OCKENFELS. Der Sieg ist unser. Der beinkranke Assi aus Bremen lädt mich zum Essen an Land ein. Seine Wunde heilt schnell ab. Wir schmausen jeder eine Languste und eine große Portion Reis mit Krebsen. Danach geht's auf sein Schiff und wir lassen uns systematisch versacken. Anwesend ist auch der westdeutsche Botschafter in Ceylon, aber er weiß ja nicht woher ich komme. Und wenn auch. Er kann sich ein Beispiel an der Freundschaft unter uns Seeleuten nehmen. Der Alte von der OCKENFELS ist verdammt stark angeheitert. Er schlingert mit seinen beiden Dienstpistolen über Deck. Bekleidet ist er mit einem Schlafanzug.

Ich gebe Lichtsignale zur ERFURT hinüber und lasse mich abholen. Aber auch hier ist ein heftiges Gelage im Gange. Ein hoher Polizeibeamter liegt volltrunken in der Mannschaftsmesse. Er sagt keinen Mucks mehr. Niemand kümmert sich um den Dickwanst.

Am Abend des nächsten Tages nehmen wir mit Lärm und Lichtsignalen Abschied von den Leuten der OCKENFELS. In Rotterdam hoffen wir uns wiederzusehen. Lange noch sehen wir das Scheinwerferlicht unserer westdeutschen Kollegen, dann ist Ruhe und Finsternis um uns. Wir sind wieder allein, für 30 Tage unter uns.

Am 30. April liegt Kap Finisterre querab. Wir fühlen uns schon fast wie zu Hause. Bald ist es geschafft. Wir beginnen die Tage und Stunden zu zählen bis es wieder einmal Landgang gibt. Vier Tage später um Mitternacht stellen wir die Maschine in London ab. Der ganze Körper atmet auf und holt tief Luft. Noch in der Nacht gehen einige Leute an Land, ohne einen Penny in der Tasche. Aber endlich wieder unter anderen Menschen zu sein, das ist ihnen wichtig. Bald darauf läuft das Schiff in Rostock ein.

Walter Hess

Nonstop Rostock – Rangoon in 51 Tagen

Die Geschichte begann im Juni 1967. Ich kam aus dem Hafenurlaub zurück und wollte zum Dienstbeginn wieder an Bord sein. MS HEINZ KAPELLE/DEVJ lag am Liegeplatz 51 (LP 51). Dieser Platz hatte nicht nur Gleisanschluss, sondern war – einschließlich des bereitstehenden Güterzuges – praktisch hermetisch durch bewaffnete NVA-Soldaten abgeriegelt. Nach mehreren gründlichen Kontrollen durfte und konnte ich „mein Schiff“ betreten. Was war eigentlich los?

Bereits auf dem Weg zum Schiff wurde hinter vorgehaltener Hand gemunkelt, MS HEINZ KAPELLE lädt Munition für Länder in Nahost. Es soll ja tatsächlich passiert sein, dass DSR-Schiffe in dieser international angespannten und heiklen Zeit Kriegsmaterial nach Nahost transportiert haben. Das traf bei HEINZ KAPELLE allerdings gar nicht zu.

Obwohl die zu ladenden Kisten Munitionskisten täuschend ähnlich sahen, stellte sich nach kurzer Zeit heraus, dass diese mit Münzgeld gefüllt waren und ein genau definiertes Gesamtgewicht hatten. Was also ging hier vor sich?

Die neue, sozialistisch orientierte Regierung in Burma, heute Myanmar, hatte beschlossen, eine neue Landeswährung einzuführen. Mangels eigener Möglichkeiten erledigten die befreundeten Länder Sowjetunion und DDR den Druck des Papiergeldes bzw. das Stanzen der Münzen. Das Papiergeld wurde überwiegend in Leningrad gedruckt und per Luftfracht nach Burma transportiert, das Hartgeld wurde in der Münze Berlin gestanzt und über den Seeweg nach Burma gebracht.

Den Auftrag für den ersten Transport erhielt MS HEINZ KAPELLE und hat am LP 51 insgesamt rund 600 Tonnen in Luke I geladen, die nach Ladeende fest „verrammelt, verriegelt und versiegelt“ wurde.

Der Überwachungsauftrag für den Geldtransport unterlag der Oberhoheit des Ministeriums für Staatssicherheit und des Finanzministeriums der DDR. Aus diesem Grunde waren je zwei Mitarbeiter dieser Institutionen an Bord und hier auch für die Reise nach Rangoon/Burma gemustert.

Da zu dieser Zeit auch die Automatisierung des Schiffsmaschinenbetriebes (Dieselfernsteuerung) durch die DSR vorangetrieben wurde, befanden sich auch zwei Mitarbeiter des Instituts für Regelungstechnik Berlin (IfR) an Bord, der Leiter des Instituts und „seine rechte

Hand“. Somit hatte die HEINZ KAPELLE zwar sechs „Passagiere“ an Bord, die auf der Besatzungsliste/Crewliste allerdings nicht als solche aufgeführt wurden.

Nach Auslaufen Rostock am 26. Juni 1967 gab die Hauptmaschine etwa Höhe Fehmarn eigenartige Pfeifgeräusche von sich. Nach Absprache mit dem Chief Rudi K. entschloss sich Kapitän Hans K. nach Warnemünde-Reede umzukehren und die Sache vom Dieselmotorenwerk Rostock (DMR) überprüfen zu lassen, da das Schiff gerade mal gut anderthalb Jahre alt, also verhältnismäßig neu war.

Die Spezialisten vom DMR konnten auf die Schnelle nichts finden und der Auftrag drängte. Mit der Maßgabe, die Umdrehungszahl der Hauptmaschine von normal 125 Umdrehungen/Min. auf etwa maximal 121 Umd./Min. zu reduzieren, verließen wir Warnemünde-Reede mit einem Zeitverlust von etwa 12 Stunden, der noch sehr große Bedeutung erlangen sollte.

Warum? Nach knapp zehn Tagen Seereise befand sich MS HEINZ KAPELLE etwa südlich der Insel Kreta. Ich hatte im Vorfeld der vor allem politisch sehr angespannten Lage kontinuierlich und sehr aufmerksam besonders alle Warnnachrichten der Anrainerküstenfunkstellen für diesen Bereich (östliches Mittelmeer) aufgenommen und an die Schiffsführung weitergegeben. Der Haupttenor lautete, während der Nachtstunden (22 bis 6 Uhr Ortszeit) mindestens einen Sicherheitsabstand zur Küste (Hoheitsgewässer) Ägyptens von 50 Seemeilen einzuhalten. MS HEINZ KAPELLE hielt sich strikt daran, fuhr verlangsamt und trieb schließlich bei ruhiger Wetterlage südlich von Kreta im Mittelmeer. Als wir in den frühen Morgenstunden des 6. Juli 1967 die Nachricht empfangen, dass um 6 Uhr der Krieg (später 6-Tage-Krieg genannt) zwischen Ägypten und Israel begonnen hatte, waren wir an Bord mehr als glücklich darüber, dass wir durch den „Streich“ unserer Hauptmaschine rund 12 Stunden verloren und somit den Nachtkonvoi verpasst hatten, der bei Kriegsausbruch im Großen Bittersee geankert und auf den Gegenkonvoi – liegend auf Suez-Reede – gewartet hatte. Der Suezkanal wurde sofort für die internationale Schifffahrt gesperrt.



Der Autor (1966)

Jetzt begann an Bord die „große Hektik“. Zunächst verschlüsselter, aber aus dringendem Zeitmangel auch offener Funkverkehr mit der Reederei und den zuständigen Ministerien nahm im Dauerbetrieb seinen Lauf. Sender und Empfänger liefen sich im Funkraum praktisch „heiß“. Als Quintessenz dieser „Funkhektik“ erhielt MS HEINZ KAPELLE die Order umzukehren, den britischen Militär-Bunkerhafen Kaloï Liménes an der Südküste Kretas anzulaufen, voll zu bunkern, notwendige Seekarten um Afrika und für den Indischen Ozean auch für MS EDGAR ANDRÉ und MS RUDOLF BREITSCHIED sowie Bekleidung für unsere Oberstewardess einzukaufen, da sie eigentlich in Port Said abgelöst werden sollte und nun bis Rangoon mitfahren musste (Seekarten und Bekleidung wurden von unserer Agentur aus Iraklion angeliefert). Im Nachhinein habe ich erfahren, dass es nach komplizierten Verhandlungen eine Absprache hauptsächlich zwischen Moskau und London war, dass wir überhaupt die Bunkergenehmigung erhielten und zu diesem Zeitpunkt das einzige „Ostblockschiff“ waren, das hier im „Militär-

sperrgebiet“ bunkern durfte. Uns einen bzw. zwei Tage folgend befanden sich auch MS EDGAR ANDRÉ und MS RUDOLF BREITSCHIED auf dem Weg nach Fernost und bekamen



MS HEINZ KAPELLE

ebenfalls Order, sofort kehrt zu machen und um Afrika herum zu fahren. Jetzt waren wir der „Nachzügler“.

Etwa Höhe Gran Canaria holten wir MS RUDOLF BREITSCHIED ein – sie hatte etwas gebummelt – und übergaben die notwendigen Seekarten, auch für MS EDGAR ANDRE. Deren Austausch fand etwas später im Atlantik statt. Aus einer verhältnismäßig schnellen Überfahrt nach Rangoon wurde nichts mehr. Auf die Besatzung kam nicht nur zusätzlicher Stress hinzu. Zwei Äquatorquerungen und weitere Anlässe brachten zusätzliche Abwechslung und auch sehr viel Vergnügen in das Bordleben, insbesondere für unsere sechs mitreisenden „Passagiere“. Der Reiseverlauf um das Kap der Guten Hoffnung und durch den Indischen Ozean verlief ohne weitere Komplikationen.

Nach 51 Tagen Non-Stop-Seereise erreichten wir Rangoon Außenreede im Mündungsdelta des Irawadi-Flusses im Golf von Martaban (Andamanisches Meer). Wer dachte, jetzt gehe alles zügig vonstatten, wurde auf's Übelste enttäuscht. Flussreviere haben die Tücke, dass ihr kontinuierliches Befahrbares oft durch Untiefen (Sandbänke) stark behindert werden kann und daher von den Gezeiten extrem abhängig ist – das vor allem bei tiefgehenden Schiffen. Das Revier von Außenreede bis zum Hafen Rangoon hatte drei davon, um auf Grund zu laufen eine gefährlicher als die andere.

Scheinbar hatte bei der Geldtransportaktion niemand in Berlin und vor allem in den zuständigen Bereichen der DSR in Rostock keiner an den für diese Passage erforderlichen Beladungszustand gedacht und diesen Umstand überhaupt nicht in Erwägung gezogen.

MS HEINZ KAPELLE war nicht nur voll bebunkert und in den Laderäumen voll beladen, sondern es befanden sich auch auf den Luken noch ca. 3000 Tonnen Stahlträger als Decksladung für Hongkong, sodass sie in Rostock auf maximalen Seewassertiefgang abgeladen wurde. Der Bunkerverbrauch bis Rangoon hatte unerheblichen Einfluss auf die folgende verzwickte Situation.

Was nun? Der Vertrag besagte, dass das Geld im Hafen Rangoon nur an der Pier gelöscht werden darf und von dort von der Armee mit Lastkraftwagen in die nahegelegene Staatsbank transportiert wird.

Der Hafen Rangoon liegt am Rangoon-Fluss, einem Nebenarm des Irawadi. Bei dem aktuellen Tiefgang des Schiffes bestand diese Möglichkeit allerdings frühestens mit dem Jahreshochwasser im März 1968, eventuell, allerdings sehr unsicher, mit dem Frühjahrshochwasser im Januar 1968. Guter Rat war jetzt mehr als teuer und wieder begann ein hektischer und langwieriger Nachrichtenaustausch mit allen zuständigen Stellen in Burma und der DDR (vermutlich auch mit Moskau).

Eine schnell realisierbare Möglichkeit bestand darin, die Decksladung in Hongkong zu löschen und nach Rangoon zurückzukommen. Das lehnten die zuständigen burmesischen Stellen (verständlicherweise) strikt ab. Also weiter abwarten!

Viele Tage und Wochen vergingen, bis Einigkeit auf „höchster Ebene“ dahingehend erzielt wurde, dass die Burmesen „nachgaben“ (die Höhe des Backschisch ist mir nicht bekannt) und es zu folgendem „Agreement“ kam: MS HEINZ KAPELLE kann mit dem nächsten Monatshochwasser (bin mir nicht mehr sicher, wann genau – ob Oktober oder November) vormittags über die zweite Barre bis kurz vor der „Hafen-Barre“ Rangoon zu einem hölzernen (primitiven) Anlegesteg laufen. Dort wird mit eigenem Geschirr das Geld in Armeeschuten geladen, die dieses unter Geleitschutz zum Hafen und in die Bank bringen. Alles musste zügig gehen, um mit dem Nachmittagshochwasser wieder auslaufen zu können. Sonst wäre zwingend auf das nächste Monatshochwasser zu warten gewesen.

Die Geldverladeaktion hat ausgezeichnet geklappt, die vier Geldbegleitpersonen sind mit abgestiegen und unter Lotsenberatung verließ die HEINZ KAPELLE den Liegeplatz, begann die Revierfahrt und nahm Kurs Richtung zweite Barre und offenes Meer.

Bei Revierfahrten habe ich mich oft auf der Brücke aufgehalten und mir alles aus der Nähe angeschaut und zugehört. Wir erreichten gegen 16 Uhr Ortszeit die zweite Barre. Ein denkwürdiger Satz des Lotsen hat sich mir zeitlebens eingepägt: „One minute late – but still moving.“ Es ist alles unfallfrei vonstatten gegangen.

Die weitere Reise verlief problemlos. Die „Restabsteiger“ verließen in Singapore das Schiff. MS HEINZ KAPELLE hat noch zwei weitere „Geldreisen“ erfolgreich nach Rangoon durchgeführt. Auch andere DSR-Schiffe, wie z. B. MS LIESELOTTE HERMANN, haben Münzgeld nach Rangoon transportiert. Die nächsten beiden Male haben wir vertragsgemäß im Hafen Rangoon auf Grund der dortigen starken Strömung mit Ankerketten an der Pier festgemacht und das Geld in Lastkraftwagen übergeben.



Straßenszene Rangoon (1968)

Praktikumsreise mit Hürden auf MS ERNST MORITZ ARNDT

Das letzte halbe Jahr meines Studiums war der Praktikumsreise vorbehalten. Ich musterte dazu 1983 auf dem MS ERNST MORITZ ARNDT an, einem älteren baugleichen Clipper wie die THEODOR KÖRNER, also wieder auf einer „Banane“. Die DSR hatte sie und ihre Schwester GERHART HAUPTMANN als Third- oder sogar Fourthhand-Alttonnage aus Großbritannien erworben. Diese Praktikumsreise entwickelte sich in mehreren Belangen außergewöhnlich und stellte für alle Beteiligten eine Besonderheit dar.

Los ging es mit dem ersten und zugleich letzten Ladehafen. Ein unverhofft netter Auftakt, denn wir liefen von Rostock nach Amsterdam. Dort wurde tiefgefrorener Fisch, Makrelen mit allem drin und dran, geladen – fangfrisch auf dem Tisch. Auch das konnten Bananenjäger gut – sich durchs Drehen am Thermostaten zu einem Fischtransporter zu verwandeln. Die Laderäume wurden auf minus dreiundzwanzig Grad vorgekühlt und dann die Kartons übernommen.

Der Alte, Rainer Schlegel aus Rostock, ein bekannter Name in der Bananenfahrerei, war ein erfreulich moderner Mensch, der seine nautischen Studenten forderte und förderte. Von dieser Praktikumsreise nahm ich tatsächlich viel mit. Der Erste Offizier, unter dessen Fittiche ich wachsen und gedeihen sollte, ein Leipziger mit dem Hang zum Verzetteln und Vergessen war dagegen nicht wirklich eine Stütze. Ein netter, älterer Kerl, der mir nicht ein einziges Mal die handschriftliche Berechnung der Schiffsstabilität wirklich so verständlich erklären und praktisch demonstrieren konnte, dass ich als Student davon hätte etwas mitnehmen können. Oder ich war zu doof dazu. Ich glaubte aber eher, dass er selbst das Thema im Detail nicht geschnallt hatte. Wie hätte ich mir die Offiziere der KÖRNER her gewünscht!

Wirklich bis zum Eichstrich abgefüllt, ‚Full and down‘, wie der Term dafür hieß, denn mehr ging nicht, liefen wir Mitte Dezember aus. Richtung Nigeria, Lagos unser Ziel- und Löschhafen.

Winter in der Biskaya. Wir tauchten maximal bis zum Erlaubten ein und die See ging hoch. Es schaukelte fürchterlich. Das Wetter setzte uns arg zu. Kaum, dass wir uns in der Bar getroffen hatten und die bunten Teller vor dem Wegrutschen bewahren konnten, war Weihnachten auch schon wieder vorbei. Schwer arbeitete das Schiff in der See. Alle waren froh, als wir endlich die Biskaya achteraus wussten und Normalität einkehrte. Jetzt galt es, Strecke zu machen, um den sturmbedingten Zeitverlust wettzumachen.

Nach Tagen und Nächten anstrengenden Stampfens und Rollens schreckte ich eines Nachts auf. Im ersten Moment noch sehr dankbar über das eigentümlich plötzliche Nachlassen der heftigen Schiffsbewegungen, aber, was war's, was mich geweckt hatte? Diese eigenartige Stille? Genau! Es war beunruhigend ruhig. Das Schiff arbeitete nicht mehr in der See, sehr bedächtig rollte es in der Dünung. Was noch? – Ha! Keine Maschinengeräusche! Also trieben wir, der Motor stand. Schotten schlugen, Stimmen auf den Gängen. Irgendwer klapperte einen Niedergang hinab.



MS ERNST MORITZ ARNDT (II) voll abgeladen

Einzig die Wachen wussten schon mehr. Irgendwas, so erfuhren wir nach einer Weile, war in der Maschine kaputt, das Wort ‚Lagerschaden‘ wurde immer öfter genannt. Aus den Gesprächen der Ingenieure erfuhren wir, dass das letzte Wellenlager, im Achtersteven gelegen, heiß gelaufen war. Damit konnte man nicht ohne weiteres weiterlaufen, die Ursache war noch völlig unbekannt. Also abkühlen lassen, aufnehmen und untersuchen.

Es fanden sich neben Metallstückchen der ausgelaufenen Lagerschalen auch die Reste von Putzlappen im Schmieröl, die offensichtlich über einen gewissen Zeitraum hinweg für eine Unterbrechung der Schmierung verantwortlich zu machen waren. Metall auf Metall, ohne kühlendes, reibungsminderndes Öl war äußerst suboptimal, das ging nie lange gut. Und es kam noch schlimmer: Der Schaden am Lager konnte ohne Hilfe Dritter nicht behoben werden, weil ausgerechnet dieses Lager nicht als Reserve an Bord gefahren wurde. Dafür ging es wiederum viel zu selten kaputt, aber wenn, dann war eben Holland in Not.

Der Funker nahm mit Rostock Kontakt auf, die technische Inspektion ihrerseits ging in die Spur und versuchte, so ein Lager irgendwo aufzutreiben. Die weltweite Suche blieb erfolglos. Derweil die Jungs dieses Lager wie ein rohes Ei wieder zusammen- und einsetzten und von nun an mit einer deutlich höheren Rate Öl versahen, um den Schaden nicht noch größer werden zu lassen. Sicherlich war auch das starke Arbeiten des Schiffes im Sturm mit eine Ursache gewesen, denn dieses Lager stützte die Schwanzwelle, an der die Schraube hing, ein allerletztes Mal im hintersten trockenen Ende des Wellentunnels, bevor es raus ins Freie ging. Auf einer Länge von gut sechzig bis achtzig Meter übertrug die etwa sechzig Zentimeter starke Welle das Drehmoment der Hauptmaschine. Alle vier oder fünf Meter wurde sie in schweren Lagerböcken sozusagen auf Linie gehalten. Und in schwerem Wetter arbeitete alles – auch die Lager – wenn tausende Tonnen Wasser von draußen beginnen, das Schiff zu verdrehen und zu walken, es hin und her zu schmeißen.

Wir setzten unsere Reise fort mit einem ganz besonderen Augenmerk auf eben dieses Lager. Eine Alternative gab es nicht. Allerdings reduzierten wir nun auch die Drehzahl der Maschine. Die Lagertemperaturen wurden halbstündlich abgelesen, in der Maschine kehrte wieder der konventionelle Wachbetrieb ein. Nun brauchten wir zwar länger für die Restreise, aber wir hofften, so wenigstens im Ganzen den Zielhafen zu erreichen, wo uns dann ein neues Lager erwarten würde.

Silvester 1983/84 kam, wir feierten es noch auf See, es gab die unvermeidliche Grille, den üblichen Schnaps und die entsprechenden betrunkenen Geister. Das Schiff bereitete sich auf Lagos vor. Von allen am sehnlichsten wurde das neue Lager erwartet, mit dem wir wieder ein richtiges Schiff sein würden.



Die EMA im Hafen von Lagos

Das neue Jahr war erst wenige Tage alt, als wir bei schönstem Wetter die Reede von Lagos anliefen – zum Ankern. Der Alte übertrug mir die Leitung des Ankermanövers und ich durfte das erste Mal in meinem Leben so ein Manöver nicht nur theoretisch leiten, sondern auch praktisch „in echt“ ausführen. Anfänglich durchaus noch aufgeregt, beruhigte ich mich schnell, weil der Alte und der Erste Offizier mit Hinweisen und guten Ratschlägen

neben mir standen. Spannende Sache, das! Alles lief wie erwartet und ich, ich selbst hatte es vollbracht. Hey! Stolz wie Bolle verließ ich die Brücke, die beiden alten Männer werden sich was gelacht haben. So ist Jugend!

Weil die Pirateriewarnungen in diesem Gebiet zunahmen und wir auch entsprechende Mitteilungen von der Agentur erhalten hatten, dampften wir mit vielen anderen Schiffen, die es uns gleichtaten, abends wieder weit raus auf See, um dort die ganze Nacht bis zum Morgen zu treiben. Dreißig bis vierzig Meilen vor der Küste trieben all die Schiffe, mit denen man tagsüber auf der Reede geankert hatte. Morgens liefen alle wieder zur Reede, um den Tag über, in UKW-Reichweite vor Anker zu warten. So kam ich zwangsläufig in den Genuss, mehrfach die Ankermanöver leiten zu können und meine eigenen Erfahrungen zu machen.

Die normale Kommunikation über UKW war mit dem Hafen oder der Agentur allerdings nur theoretisch möglich. Wir wurden vom Port Control hartnäckig überhört und zu unserer Agentur in Lagos blieb tatsächlich nur der telegrafische Kontakt via Rügen-Radio übrig. Umständlicher ging's ja wohl nicht. Über die Schiffspresse erfuhren wir dann, dass es in der Silvesternacht zu einem Putsch gekommen sei und sich eine Militärführung gerade im Lernprozess befand, die Macht auszuüben.

Das half uns allerdings auch nicht mehr oder viel. Was uns aber noch viel weniger half, war die Nachricht aus Rostock, dass es auf der ganzen Welt keinen Shop oder Materiallager gab, das unseren Typ Wellenlager vorhielt. Rostock entschied und wies uns an, sobald wir im Hafen wären, das Lager auszubauen und es nach England zur Reparatur zu schicken. Das Risiko bestand darin, dass wir gefangen sein würden, solange es ausgebaut war, ohne diese Schalen konnten wir nicht mal davon träumen, auszulaufen.

Viele eintönige Tage des Ankerns und Nächte des Treibens vergingen, die Stimmung an Bord sank. Nur das Wetter blieb angenehm.

Mitte Januar liefen wir ein. Stolze, großgewachsene schwarze Männer kamen in tollen Uniformen an Bord, die beim Karneval in Rio sicherlich Preise abgeräumt hätten. Das Schiff wurde einklariert. Alle Lasten wurden versiegelt, die Transit- und Basarlast natürlich als erste, ebenso die Bierlast. Landgang wurde wegen der politischen Unruhen nicht gewährt. Einzig ein Vertreter des DDR-Konsulats wurde mal eingeladen. Der berichtete von unfassbar schlimmen Gräueltaten, die gegen Zivilisten verübt worden waren. Sogar im Konsularviertel, was eigens abgesichert war, ging man nicht mehr alleine und schon gar nicht bei Nacht raus. Von Massenerschießungen und Hinrichtungen am Strand wurde berichtet. Solche Neuigkeiten hatten wir nicht erwartet und sie ließen uns ziemlich geschockt zurück.

Wegen Piraterie wurde auch im Hafen nachts der Verschlusszustand aufrecht erhalten, die Gangway mit zwei Mann besetzt. Achteraus lag ein Maersk-Dampfer, der, wie wir erfuhren, sogar von einer bewaffneten Gruppe schwarzer Eingeborener bewacht wurde. Ihre Waffen: Flitz und Bogen. Die Kampfuniformen: bunte traditionelle Umhänge. Sie sollen von den Piraten gefürchtet worden sein wegen ihrer Lautlosigkeit und Brutalität.

Die Tatsache, dass es aus der Heimat überhaupt keine Post gab, setzte allem das i-Tüpfchen auf und ließ die Stimmung weiter sinken. Nach einem Monat Reisedauer nicht mal den lumpigen „Reederei-Bummi“, von privater Post ganz zu schweigen. Dabei flog die „Interflug“ Lagos zweimal wöchentlich an. Das suchte seinesgleichen. Auf unsere intensiven Nachfragen und beständiges Drängen erhielten wir von unserem Konsulat dann wenigstens die abgelegten Zeitungen, Illustrierte und Journals vergangener Wochen und Monate – für uns war jede Zeitung neu. Wie beschämend für die Reederei.

Das Löschen hatte begonnen. Mit mir befand sich ein weiterer Praktikant an Bord, ein Funkpraktikus mit Spitznamen „Moos-Ohr“. Mit ihm zusammen wurde ich vom Chief Mate zur



Der Autor beim Tallieren der „frozen mackerels“-Kartons, die zum Teil einfach auf Pritschenwagen abgefahren wurden, bei rund 33 °C im Schatten!



Die „Kühlaster“ waren lediglich mit einer hölzernen Hütte versehen.

Tallierung der Ladung vergattert. Sehr schnell hatte sich nämlich herausgestellt, dass während des Löschens Unmengen Ladung geklaut wurden. Zusammen mit zwei Matrosen zählten wir jeden verdammten einzelnen Karton Fisch, der auf die klapprigen Laster verladen wurde. Das hieß, nur diejenigen Kartons, welche die Lkw-Ladefläche auch *heil* erreicht hatten. Eigentlich war unsere Aktion eine Farce und wenn, dann hätte sie vom Empfänger organisiert werden müssen. Wir waren von Rechts wegen ausschließlich für die Zeit verantwortlich, während der sich die Ladung im Schiff befand. Jetzt versuchten wir dilettantisch unsere Unschuld an den Fehlmengen beweiskräftig zu dokumentieren. Alles, was dann an der Pier geschah, war nicht mehr unser Bier. Somit standen wir, es wurde nur tagsüber gearbeitet, den gesamten lieben, langen Tag draußen auf den Ladeflächen der kleinen, kaum isolierten Laster, zweiachsige Dreitonner. Mit freiem Oberkörper turnten wir, in der Hand

das Clipboard, über die Ladeflächen, um die gelandeten Kartons strichmäßig zu erfassen. Die Kartons wurden in einer Netzbrook angelandet und dann auf der Ladefläche verstaut. Überall im Hafen liefen bewaffnete Militärs und Polizisten umher. Mehr als einmal fuhr auch eine bewachte Eskorte vors Schiff und einer Limousine entstieg ein karnevalsbereiter Uniformierter, der persönlich überwachte, wie ein paar Schachteln im Kofferraum seines Wagens verschwanden. Dann hauchten sie sang- und klanglos wieder ab. Der Hunger war unübersehbar groß und die Versuchung zu klauen schien so stark zu sein, dass auch an Bord geklaut wurde, was das Zeug hielt. Kartons wurden absichtlich fallen gelassen, sodass einzelne Makrelen aus dem Block herausbrachen und blitzschnell unter einem Hemd verschwanden. Um die Beute für den eigenen Verzehr mit nach Hause zu nehmen, nicht etwa zum Verscherbeln. Allerdings war die Gangway oben und unten bewacht und die passierenden Arbeiter wurden teilweise leibesvisitiert. Oben stand unsere Gangwaywache, unten ein bewaffneter Polizist.

Wurde einer erwischt, sei's, dass er eine Handvoll auf minus zwanzig Grad gekühlte Makrelen unterm Hemd hatte – allein schon diese Vorstellung bei dreißig Grad im Schatten! – oder einer, der einen ganzen Karton vom Laster geklaut hatte, war's vorbei mit Spaß. Oben bei unserer Gangwaywache war das nicht so tragisch, die armen Hunde konnten wir schon verstehen, doch ihnen die Beute abzunehmen waren wir zwangsweise auch verpflichtet. Dagegen waren an der Pier richtige Strafen angesagt. Einer, der so eine Fünfzehnkiloschachtel geklaut hatte, musste im Entengang, diesen Karton mit ausgestreckten Armen in Vorhalte, die gesamte Schiffslänge an der Pier entlangwatscheln, hundertfünfzig Meter. Der heulte zum

Gottesbarmen und bat wie ein getretener Hund um Gnade, doch der Wachposten blieb stur. Brutale Kolbenschläge habe ich auch beobachtet, wenn sie einen Klauer erwischten. Einmal wurde ein Dieb gezwungen, sich flach auf den Pier zu legen und sich die gesamte Schiffslänge durch den Hafendreck zu rollen. Und die Pier war um ein Vielfaches schmutziger als nur ungefegt! Für einen Moslem wohl eine ganz besondere Schmach.

Urpötzlich brach eines Nachmittags ein Schuss! Bei den vielen hundert Menschen an der Pier, die hin- und herwuselten und herumstanden, wusste man gar nicht sofort, wo gerade was und wie passiert war. Doch schnell wurde deutlich, was sich ereignet hatte. Inmitten einer Menschentraube bildete sich sehr rasch eine größere leere freie Fläche, in deren Mitte etwas Weißes lag, eine Person, die ein weißes Gewand anhatte. Hatte: Wie von Geisterhand wechselte das Gewand blitzschnell seine Farbe und wurde rot – vom Blut rot gefärbt. Geschrei hub an, Leute mit hochgereckten Armen, die sich auf den Kopf schlugen, verließen flüchtend den Platz. Schreie hallten, Polizeipfeifen schrillten und echoten zwischen Hafenschuppen und Schiff hin und her. Der leere Platz vergrößerte sich. Angstvoll und furchtsam drückten sich die Leute an die Hafenschuppenwände, der Lärm verebbte.

Der Erste Offizier hatte sofort alle unsere Leute in die Aufbauten befohlen. Keiner befand sich noch an Deck, niemand an Land. Wir stellten den Verschlusszustand her. Sicherlich die einzigartige Chance für die kleinen und großen Klauer, jetzt die Gelegenheit zu nutzen, aber unser Wohl war schließlich wichtiger. Es dauerte mehr als zehn Minuten, ehe ein Pickup vorfuhr und man den Unglücklichen auflud, wie wir von der Brücke aus beobachteten. Am nächsten Tag erfuhren wir, dass sich der Schuss unbeabsichtigt gelöst hatte, als einer der Wachposten an seiner Knarre rumspielte. Der Mann war noch auf dem Weg ins Krankenhaus verblutet.

Die Maschinencrew hatte, nachdem wir längsseits lagen, damit begonnen, das bewusste Lager auszubauen und beide Halbschalen auf einer Palette an Land gegeben. Sie wurden zur Runderneuerung nach England geflogen, wo sie neue Weichmetallschalen erhalten sollten. Das sollte „asap“ geschehen, das übliche Kürzel für „schnellstmöglich“.

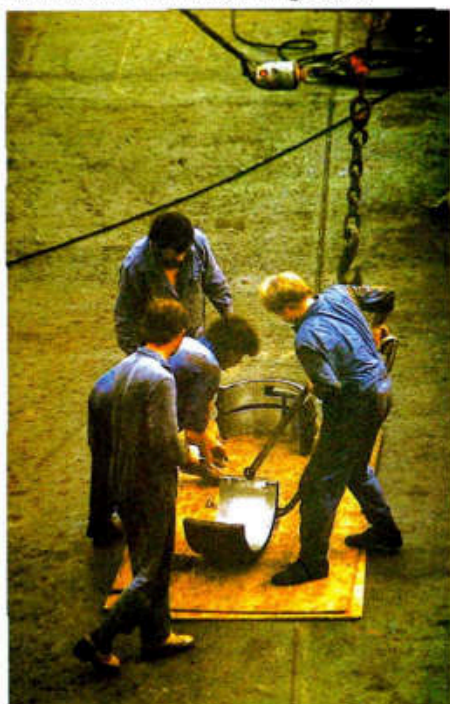
Die verbliebene Ladung im Schiff wurde sichtlich weniger, die Decks leerten sich trotz oder wegen der Klauerei langsam, aber stetig. Viel zu schnell gingen uns Rauchern die Suchtmittel aus. Alle Lasten waren behördlich versiegelt worden, natürlich. Als selten noble Geste eines Kapitäns, die wir Raucher ihm hoch anrechneten, teilte der Alte seine RP-Reste mit uns, sodass jeder noch ein paar Tage weiter seiner Abhängigkeit frönen konnte. Dann aber war wirklich Schluss.

Der Koch probierte schwarzen Tee in der Pfeife, wir stierten mit hypnotisch-bittendem Blick auf jeden, der hausgehalten hatte und noch eine Zigarette sein Eigen nannte und sie dummerweise öffentlich rauchte. Es hatte schon etwas Masochistisches, das zu tun, denn damit setzte er sich bohrenden Fragen und bettelnden, hündischen Bitten aus. Landgang war verboten, einen Schiffshändler zu bestellen, ging gleichfalls nicht, denn auch alle UKW-Geräte waren nach der Einklarierung versiegelt worden. Die Kommunikation nach Land war ausschließlich einseitig: Wir konnten zwar empfangen, aber durften nichts senden, nicht mal über Rügen Radio. Eine damals sehr strikt einzuhaltende Vorschrift, die es Schiffen verbot, während der Liegezeit aus dem Hafen zu senden. Das wurde landseitig überwacht. Im Übrigen hatte der Funker in diesem Hafen wirklich sehr wenig zu tun. Wir waren darauf angewiesen, dass mal einer aus der Agentur bummelig aufkreuzte, was vielleicht jeden vierten Tag geschah. Ausschließlich über solchen sporadischen Kontakt war eine sehr gestörte Verbindung nach Hause und der konsularischen Einrichtung möglich. Ein Krampf für alle.

Und der Krampf wurde noch heftiger, denn unser so dringend benötigtes Wellenlager kam nicht zurück. Dafür entspannte sich zumindest die Tabaksfront. Der Alte hatte sich mit dem Chief das Schott der Last vorgenommen, es untersucht und für risikolos gehalten, das

verschlossene Schott zusammen mit dem Rahmen nach innen zu öffnen. Chapeau! Dazu lösten sie lediglich alle Schrauben, die den Rahmen hielten und bedienten sich für uns alle, bevor sie die Last wieder so verschlossen, dass das Siegel, das über Rahmen und Schott klebte, unversehrt davon kündete: Inhalt unberührt, Nachzählung nicht notwendig. Der Alte wurde für diese Aktion mehr als geliebt. Hatte er doch unsere Sucht mitleidsvoll unterstützt. Natürlich nicht ganz uneigennützig, denn er selbst war starker Raucher und hatte dabei wohl doch zuerst an sich gedacht, ehe er sich uns armer Schlucker erinnerte. Immerhin – das machte nicht jeder!

Die eigentlich überlange Liegezeit ging nach drei Wochen ihrem Ende zu. Die Ladung war komplett gelöscht und die Laderäume mit Luft gefüllt. Nur – auslaufen konnten wir nicht. Das Wellenlager war noch nicht zurück und niemand wusste, wann es denn je zurückkommen würde. Wir verholten an zwei Festmachertonnen. Die Gerüchteküche kochte heiß und kochte viel, doch allen zum Trotz kam dabei nichts Gescheites raus. Weder die Bosse in Rostock noch in der Agentur schienen zu wissen, wo unser Lager gerade war und wann und ob es überhaupt käme. Tage vergingen. Nun rüsteten wir zwangsweise sogar Proviant nach, weil unsere Vorräte nicht mehr bis nach Kuba reichen würden, wohin wir von hier aus versiegeln sollten. Informationen widersprachen sich, wurden verworfen, doch wieder bestätigt und verdichteten sich schließlich dahingehend, dass beide Lagerschalen schon seit Wochen in Lagos wären, die Agentur sie aber nicht durch den Zoll bekäme, vielleicht auch nur ungenügend Bakschisch an die Karnevalsklamottenträger gezahlt hatte. Dann war die Rede davon, dass die Teile doch noch gar nicht in Lagos angekommen wären. Unsere größte Crux war tatsächlich der Mangel an Kommunikation, neben der verordneten Maulsperre, die uns nicht senden ließ. Dann hieß es: Nächste Woche, ganz bestimmt ..., dann morgen aber ..., dann wieder heute Nachmittag. Und tatsächlich kamen endlich eines Nachmittags die Lagerschalen mit einer Barkasse längsseits.



Die neuen Lagerschalen gehen an Bord.

Geschäftig, von neuem Lebensmut nur so sprühend und positiv aufgeregt war der ganze Dampfer. Nun würde unsere Odyssee bald ein Ende nehmen. Vor gut zweieinhalb Monaten waren wir in Rostock aufgebrochen.

Die Maschinenleute warfen ihren ganzen Ehrgeiz in die Aktion des Einbaus der funkelneuen glänzenden Schalen. Im Regelfall musste nach dem Einbau der Hobel ein paar Mal gedreht werden. Danach wurde das Lager wieder aufgenommen, um das Tragbild zu begutachten. Wenn's blöd lief, musste man diese Aktion mehrfach wiederholen. Es wurde von Erfahrungen berichtet, die eine „Elf“ als Anzahl zu nennen wussten. Das wäre immens zeitaufwendig und in der Enge des letzten schmalen Bereichs des Wellentunnels kein Zuckerschlecken, wo zwei Menschlein gerade so Platz fanden und von Arbeiten war schon gar nicht zu reden. Um Himmels willen bloß nichts kaputt machen beim Ein- und Ausbau, das wäre gar nicht auszudenken gewesen. Deshalb war der Chief höchstpersönlich die ganze Zeit dabei. Diese essentielle Arbeit konnte man

schlecht delegieren, es gehörte zur Ehre und Verantwortung da zu sein, egal, wie müde, egal, wie kaputt und egal auch, wie fix und fertig man war.

Nun galt's! Nach dem ersten Drehen und sorgenvollen Begutachten des Tragbildes dieses Lagers ging ein Jubelschrei und Aufatmen durch das Schiff. Es trug! Es trug schon beim allerersten Mal. Nur sehr geringe Nacharbeit war notwendig gewesen, kaum der Rede wert, ein fast ideales Lager, was die Gießerei angefertigt hatte. Ruhm und Ehre. Wir waren so glücklich, dass wir nicht träumten, als es endlich aus berufenem Munde hieß, wir würden morgen auslaufen. Man spürte fast, wie auch das Schiff selbst befreiter atmete, als wenn's spürte, dass es nun bald wieder im freien Wasser schwimmen dürfe. Und wie erst wir! Die nächsten zwölf Tage auf hoher See versprachen Normalität und die Chance, zur Ruhe kommen zu können.

Werner Fischer

Randnotizen aus der Seefahrt

Auf der CONDOR

Als gelernter Tischler bewarb ich mich 1962 bei der DSR als Zimmermann. Da in dieser Qualifikation keine Stelle frei war, empfahl man mir in der Erwachsenenqualifizierung den Beruf des Vollmatrosen zu erlernen. Am 30. November 1962 musterte ich als Decksmann auf dem an diesem Tage just von der Schiffswerft NEPTUN übernommenen Frachtmotorschiff CONDOR/DAYZ unter der Führung von Kapitän Häckel, genannt Papa Häckel, an. Dort fand ich nicht nur optimale Bedingungen vor, sondern auch eine der besten Besatzungen während meiner 30-jährigen Fahrenszeit.

Hier habe ich alles gelernt, was ein Seemann wissen und können musste:

Seewache, Hafenwache, Lukenwache, Nebelwache, Ausguck, Ruder gehen, Sicherheit, An- und Ablegen, Spleißen, Knoten, Tauwerk und Draht, Näharbeiten, Blöcke und Schäkel, Ladegeschirr, Winden, Ankerspill, Lukenabdeckung, Laschen von Ladung, Umgang mit Rost und Farbe, Reinschiff vom Feinsten. Es war eine gute, aber auch harte Schule.

Das unangenehmste an dieser Qualifikation war das Schreiben des Berichtsheftes aller vierzehn Tage bis zur Prüfung zum Matrosen am 6. Mai 1963, und das alles nach meiner dreijährigen Lehre zum Tischler. Das Heft musste bis zum Auslaufen in der Kapitänskammer hinterlegt worden sein, bevor der Lotse an Bord kam, bei Versäumnis kein Landgang. Einmal war es kurz vor knapp. Der Lotse kam an Bord, ich habe die Berichtshefte dem Kapitän auf den Schreibtisch geworfen. Und so kamen sie auch zurück. Es klopfte an der Kammertür, das Schott ging auf und die Berichtshefte flogen im hohen Bogen in die Kammer.

Kapitän Häckel unternahm alles, damit sich die Besatzung an Bord wohl fühlte. Nach dem Auslaufen Rostock bekam ich in Hamburg frei und konnte zu Tante und Onkel nach Flensburg fahren. Wer wollte, konnte frei nehmen, soweit es der Dienst erlaubte. Der Kapitän sprach nur eine Bitte aus: „Kommt alle wieder.“ Und wir kamen alle wieder. Das war Seefahrt wie sie spätere Generationen nicht mehr erlebten.



Der Autor mit Carlo von Tiedemann



Ostern oder Pfingsten lagen wir in Constanza/Rumänien. Wir Jungs gingen an Land und lernten zwei deutsche Studentinnen der Zahnmedizin kennen. Die Studentinnen hatten die Feiertage in Constanza bleiben wollen, als sie hörten, ein Schiff aus der DDR solle einlaufen. Sie wollten versuchen, falls die Möglichkeit bestehe, dieses Schiff zu besichtigen. Wir kehrten zurück an Bord und berichteten dem Kapitän darüber. Er unternahm sofort alles, um eine Bordgenehmigung samt Übernachtung für sie zu erhalten. Nach Erfolg wurde anschließend ein Bordfest organisiert. Eine Kammer wurde geräumt und der Schlüssel an die beiden übergeben. Am nächsten Tag Landgang mit den Studentinnen. Für beide Seiten eine schöne Begebenheit, auch für unseren Bordhund Laila.

Im Winter 1962/63 zog eine sibirische Kälte über das Land. 26 Eistage wurden gezählt, an denen die Temperaturen unter Null blieben. Die Ostsee war komplett vereist. Wir befanden uns mit der CONDOR auf Heimreise. Doch mit unserer Softeis-Klasse und der geringen Maschinenleistung kamen wir in der stark vereisten Ostsee nicht weit. So lagen wir fünf Tage fest, vertrieben uns die Zeit, das Presseis zu entfernen oder spielten auf der vereisten Ostsee Fußball. Eisbrecher waren zu sehen, welche Schiffe wieder in Fahrt brachten, aber die wollten mit harter Währung bezahlt werden. Für uns zu teuer. Schließlich erhielten wir von der DSR die Information, ein Typ IX-Schiff sei auf Heimreise, das uns freibrechen würde. Was für ein Aufwand! Ein Versuch nach dem anderen misslang, die ganze Nacht über. Unsere Schlepplein waren alle gebrochen. Wo blieb hier das so viel beschriebene Kosten/Nutzen-Denken? Schließlich musste doch noch ein Eisbrecher aus Dänemark ran.

Auf dem Vesuv

Mit einer Ladung Holz aus Finnland lief die EMA (Dampfer ERNST MORITZ ARNDT) nach Neapel. Dort ergab sich eine lange Liegezeit von 16 Tagen. Diese nutzten wir bei unserem geringen Vorrat an italienischer Lira so gut es eben ging. Der 1281 Meter hohe Vesuv, etwa zehn Kilometer von der Stadt entfernt, war eines unserer Ziele. Früh am Morgen zogen wir los. Ein weiter Weg lag vor uns. Proviant und Getränke hatten wir von Bord mitgenommen. Die ersten Kilometer konnten wir noch mit einem Bus zurücklegen. Dann ging es weiter zu Fuß über steinige Wege und Geröll hinauf in Richtung des Kraters. Dafür benötigten wir etwa drei Stunden. Oben angekommen mangelte es uns allerdings am Eintrittsgeld für die



MS ERNST MORITZ ARNDT (I) in Rostock

Besichtigung des Kraters. Wir kamen mit einer Reisegruppe aus der Bundesrepublik ins Gespräch. Als sie hörten, aus welchem Landstrich wir Seeleute kamen, waren sie gerne bereit, uns den Eintritt zu bezahlen. Während unserer Unterhaltung kam auch die vor noch nicht allzu langer Zeit errichtete „Berliner Mauer“ zur Sprache, ein für alle noch immer unfassbares Bauwerk. Ich wurde gefragt, warum ich nicht einfach abhauen würde. Meine Antwort: „Mein Vater ist im Krieg geblieben. Meine Mutter hat für uns alles, aber auch alles bei und auch nach unserer Flucht aus Königsberg getan. Ich kann sie und meine Schwester nicht allein lassen.“ Sie versicherten mir: „Ja, das ist charakterstark“, und wünschten uns alles Gute. Oben angekommen, konnten wir einen Blick in den 300 Meter tiefen Krater werfen und ihn umrunden. Der Blick von dort oben auf die Stadt Neapel war großartig und hinterließ eine bleibende Erinnerung. Eine Aussicht, die nach dem 13. August 1961 von allen Ostdeutschen nur uns vergönnt blieb.

Im Busch

In der Hauptstadt der ehemaligen deutschen Kolonie Togo von 1884 bis 1916 am Golf von Guinea, Lome, lagen wir einige Tage. So bekamen wir die Gelegenheit mit Hilfe des Seemannsclubs der Deutschen Seemannsmission eine Fahrt ins Landesinnere zu unternehmen. Der Leiter des Clubs hatte uns empfohlen, Seife zerteilt in Stücke, Zigaretten, Textilien, Tauwerk und andere Gebrauchsgegenstände mitzunehmen. Er selbst nehme eine Flasche Rum mit. Der Häuptling sei zwar fast blind, aber den Rum rieche er, selbst wenn die Flasche zu ist. Auch Stewardessen und mitreisende Ehefrauen nahmen an den Ausflug teil, die zu einem Stamm mitten im Busch führen sollte, wo der Stammesälteste noch Dokumente über seine Befugnisse während der deutschen Kolonialzeit besitze.

Die Reise startete in einem Kleinbus, bis alle Mann in Einbäume umsteigen mussten. Diese Bootsfahrt auf den Seitenarmen des Mona-Flusses bedeutete allein schon ein Erlebnis. Bei der Ankunft im Dorf setzte auf unserer Seite ein großes Erstaunen ein. Wir wurden sofort

von den Bewohnern umringt, ohne belästigt zu werden. Uns erstaunte die Einfachheit der Hütten, genau wie man sie aus Expeditionsberichten kannte. Auch die farbigen Gewänder, in denen fröhliche Menschen steckten, und die schelmischen Kindern beeindruckten, ebenso die Geräusche des Urwaldes mit dem vielstimmigen Vogelrufen und die umgebende Vegetation.

Vor der Hütte des Stammesältesten hielten zwei Männer mit einem Speer in der Hand Wache. Der Leiter des Seemannsclubs betrat die Hütte. Nach einigen Minuten durften auch wir in die Hütte eintreten. Der Häuptling saß auf einem alten Holzstuhl, der mit Fellen belegt war. Die Flasche Rum wurde ihm überreicht, die er mit einem Lächeln entgegennahm.

Die Innenausstattung der Hütte war sehr einfach. Über einem Stahlbett hing eine Tafel mit den Befugnissen des Stammesältesten aus der Kolonialzeit, wie Rechtsstreitigkeiten beizulegen, Land zu verteilen und anderes.

Wir setzten uns auf Hocker, die aus Holzstämmen hergestellt worden waren. Vier oder fünf junge Afrikaner betraten die Hütte. Diese wurden aufgefordert, Kokosnüsse zu holen. Die Jungs kamen mit frischen Kokosnüssen zurück. Nun gab es was zum Staunen. Mit der Machete wurden diese mit drei Hieben geöffnet. Anschließend knieten sie nieder und überreichten die Nüsse mit der kühlen Milch zuerst den Frauen. Das war Anstand mitten im afrikanischen Busch!

Zu den Pyramiden

Meine erste Fahrt von Alexandria nach Kairo mit Besichtigung des Ägyptischen Museums und der Pyramiden von Gizeh fand im Jahre 1969 statt und wiederholte sich danach noch mehrmals. Die Fahrt von Alexandria nach Kairo führte mit dem Auto über etwa 220 Kilometer entweder durch das Nildelta oder über die Wüstenstraße. Diese Autos, die meisten der Marke Chevrolet, hatten schon ein beträchtliches Alter auf dem Buckel. Unfälle und überladene LKW im erbärmlichen Zustand mit abgefahrenen Reifen sah man immer längs der Strecke.

Wir fuhren in einem solchen Chevrolet, wobei es uns gewaltig an den Füßen zog. Einer von uns hob die Bodenmatte hoch und fand darunter ein Loch, durch das man die Fahrbahn sehen konnte. Während einer der Pausen besahen wir uns den Motorraum. Auweia, der dort befindliche Motor stammte von einer anderen Automarke, dazu kam dessen unvergleichliche Halterung, unglaublich.

Bei den Pyramiden angekommen, wurden wir gleich von den Arabern und ihren bunt geschmückten Kamelen umzingelt. Und schon ging das Gebrabbel los: „Hallo, deutsche Hans. Habst du reiten mit Fritz, Rommel, Hindenburg, Himmler, Göring, Eichmann? Hier deutsche Hand, beste Kamel Adolf Hitler.“ Wir dachten, wir hören nicht richtig.

Gleichwohl war ich von den Pyramiden und der Sphinx außerordentlich beeindruckt. Ich dachte: „Alle diese anderen Menschen hier müssen viel Geld bezahlen, um dieses Weltwunder zu sehen, und ich kann mit dem für mich billigsten Reiseunternehmen der Welt hierher reisen, der Deutschen Seereederei.“

Erinnerungen an Algerien

Während meiner, man kann schon sagen zehnjährigen Verbannung auf MS ALTMARK legten wir oft in algerischen Häfen an (Algier und Annaba). Drei Wochen Reedezeit blieben keine Seltenheit, die Lösch- und Ladezeiten dauerten ebenfalls so lange. Bei Ankunft auf Reede kam ein Boot mit dem Zoll und anderen Behörden längsseits. Während der Einklarierung erfolgte die Kontrolle der Seefahrtsbücher, Impfausweise, Ladungspapiere, Schiffspapiere. Anschließend wurde die Transitlast kontrolliert, reichlich geplündert (Zigaretten und Alkohol) und danach verplombt. Dann ging es in die Kühllast. Auch dort bediente man sich ausgiebig an den Lebensmitteln. Diese Aktionen gehörten in den arabischen Häfen fast zur Normalität.

Die Herren gingen von Bord mit den Worten: „Tomorrow morning pilot is coming.“ Aber es geschah nichts. Zwei Tage später ging dasselbe Prozedere noch einmal über die Bühne. Dabei wurde festgestellt, dass es sich bei der ersten Einklarierung um Gangster in geklauten Uniformen gehandelt hatte. Wir waren nicht das erste Schiff, dem so etwas passierte.

Während eines Besuches unserer Botschaft lernten wir eine junge Frau aus der DDR kennen. Diese war mit einem Algerier, der bei uns studiert hatte, nach Algerien gegangen. Dort kam das große Erwachen. Sie wurde, so sagte sie, Eigentum der in der Großfamilie lebenden Männer. Ihr gelang die Flucht in die Botschaft. Wie lange sie dort bleiben musste, ehe sie in die DDR zurückkehren konnte, ließ sich nicht mehr in Erfahrung bringen.

Mit einem Angehörigen der Botschaft und einem ortskundigen Algerier besuchten wir die Kasbah, diese berühmte Altstadt von Algier. Ein beeindruckendes Erlebnis, aber zugleich waren die engen Gassen auch sehr bedrückend. Die Häuser eng aneinander gereiht, keine Wegenamen oder Hausnummern und Dunkelheit. Ein einziges Labyrinth. Fremde wurden hier nicht gerne gesehen, selbst die Franzosen besaßen seinerzeit schlechte Karten, und auch uns beschlich ein ungutes Gefühl. Von See aus war die Kasbah allerdings schön anzusehen.

Wir bummelten in Algier durch einen schön angelegten Park und bemerkten eine Horde Kinder, die uns in geringer Entfernung zu umringen begannen. Dann beschimpften sie uns und bewarfen uns mit Steinen. Im Hintergrund sahen wir Jugendliche und Erwachsene, die nur darauf warteten, dass wir unsererseits die Kinder angriffen. Dann wäre eine Schlägerei mit für uns schlechtem Ausgang in die Gänge gekommen. Also Rückzug, aber schnell. Wer ging in den algerischen Häfen in den 1970er-Jahren unter solchen Umständen noch gerne an Land!?

Während einer Fahrt ins Landesinnere lernten wir einen landwirtschaftlichen Ausbildungsbetrieb kennen, der durch die DDR finanziert wurde. Die Ausbilder waren Bürger unserer Republik. Zur Begrüßung trugen diese 30- bis 50-jährigen FDJ-Hemden, einfach nur lächerlich. Sie berichteten voller Stolz vom Besuch des damaligen FDJ-Chef, Eberhard Aurich, und ihren großartigen Leistungen und Erfolgen. Ob das wohl alles der Wahrheit entsprach? In manchen Ländern, in denen DDR-Bürger tätig waren, gingen ihre Kinder bis zum Abschluss der 4. Klasse dort zur Schule. Danach mussten mindestens die Kinder zurück. Im Gespräch ließ sich heraushören, dass manche Eltern ihre Kinder um ein Jahr in der Schule zurücksetzen ließen, damit sie länger im Ausland tätig sein konnten. Sie verdienten ja gut, auch in harter Währung.

Das Fest der Christen

Weihnachten 1967 lagen wir mit MS UCKERMARK in Holland. Einige von uns wollten Heiligabend gerne in die Kirche gehen. Am Eingang der Kirche stellten wir uns dem Kirchendiener als Seeleute der DSR aus Rostock in der DDR vor. Man verteilte Gesangbücher an uns. Die Kirche war voll besetzt. Der Pfarrer begrüßte die Gemeinde von der Kanzel mit den Worten: „Wir begrüßen auch Seeleute aus Ostdeutschland beziehungsweise der DDR.“ Wir seien herzlich willkommen.

Der Gottesdienst war beendet, der Pfarrer kam zu uns und erklärte: „Ich würde Sie gerne für den 1. Weihnachtsfeiertag zu mir nach Hause einladen. Ich komme zu Ihnen an Bord und hole Sie ab.“ Er kam tatsächlich, sprach mit dem Kapitän und der gab seine Einwilligung. Wir stiegen in einen kleinen Bus und fuhren zu seinem Heim.

Der Pfarrer selbst war einige Jahre in einer solchen Funktion auf einem holländischen Tanker zur See gefahren. Eine Alternative zum Politoffiziers auf DSR-Schiffen. Er war verheiratet mit einer netten Gattin, die Familie komplettierten drei kleine Töchter. Der Genuss von Alkohol durch Seefahrer war ihm nicht fremd.



MS UCKERMARK im NOK (1968)

Wir betraten sein weihnachtlich geschmücktes Haus und waren erstaunt. Er hatte viele Gäste eingeladen. Es herrschte eine tolle Stimmung mit sehr angenehmen Gesprächsrunden. Wir erhielten kleine Geschenke sowie Essen und Trinken nach Bedarf.

Beim Abschied sprachen wir eine Gegeneinladung für den 2. Weihnachtsfeiertag aus. Diese wurde gerne angenommen. Am Nachmittag traf die Pfarrersfamilie ein. Nach einem Schiffsrundgang führte der Weg in die Messe. Dort hatten die Stewardessen und der Koch eine Tafel mit Kaffee, Kuchen und Saft hergerichtet. Die kleinen Mädchen hatten alle Anwesenden schnell ins Herz geschlossen. Auch dies eine fast unglaubliche Geschichte, die sich später nicht wiederholte, nicht wiederholen durfte.

Auf dem verkehrten Dampfer

Als der Frachtdampfer ERNST MORITZ ARNDT/DHZY, kurz EMA genannt, ein Schiff der amerikanischen Liberty-Klasse, im August 1963 von einer Werftreparatur kam, musterte ich in der Nebenstelle Warnemünde des Seefahrtsamtes am 5. des Monats als junger Matrose im Alter von 22 Jahren an. Die anschließende Reise führte im Ballast nach Finnland, um Holz zu laden. Mitten auf der Ostsee wurde bei einem Kontrollgang durch die Luken festgestellt, dass die Getränkelast, die sich in einer der Luken befand, geknackt worden war. Jedes Besatzungsmitglied wurde befragt, allerdings meldete sich kein Übeltäter. Der Kapitän entschied: „Es gibt solange keine Getränke, bis sich der Verursacher gemeldet hat.“ Am folgenden Tag erfolgte nochmals eine Kontrolle der Getränkelast. Diese war wiederum geknackt worden.

Der Steward kontrollierte die Fehlmenge und hörte dabei eine Stimme fragen: „Sind wir nicht bald da?“ Von der Brücke kam die Order, den Laderaum zu durchsuchen. Auf einem Decksbalken wurden Vitalade, Cola und Wasser gefunden. Es fehlten auch lediglich zwei Vita Cola und zweimal Mineralwasser. In der Bilge fanden wir schließlich eine männliche Person. Diese hatte die Last geknackt. Mit solch einer langen Überfahrt hatte er nicht gerechnet und sich während der Tage nur von Zwieback und Vitalade, dem republikeigenen Schokoladeersatz von der Firma Rotstern aus Saalfeld, ernährt. Er hatte geglaubt, das Schiff gehe durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Was nun, so lautete die Frage. Also wurde das Windenhaus mit der Lampenlast ausgeräumt, Matratzen, Decken, ein Sonnenbrenner und der blinde Passagier rein. Er war darauf aus gewesen, in die Bundesrepublik zu flüchten, weil dort ein Elternteil lebte. Allerdings hatte er sich dazu den absolut verkehrten Dampfer ausgesucht, zumal, wie es hieß, Finnland Bürger der DDR an Ostberlin ausliefere. Vielleicht war er deshalb auch so leicht durch die Kontrollen geschlüpft.

Zu den Mahlzeiten durfte er in die Messe und unter uns sein. Allerdings begann er darüber zu klagen, dass er keinen Stuhlgang habe und ihm der Bauch weh tue. Wir lagen vor Oulu auf Reede und hörten sein Wehklagen in der Nacht. Offensichtlich war seine Not groß und er hätte eigentlich in ein Krankenhaus gemusst. Doch plötzlich war er verschwunden, sicherlich durch Hilfe, egal von wem.

Nun kommt die Pointe. Er hatte schon einmal einen Fluchtversuch mit einem sowjetischen Schiff unternommen. Auch dort glaubte er, dass das Schiff durch den NOK gehe. Aber es fuhr um Skagen herum nach Kuba. Nach Tagen auf offener See wurde er in einem Rettungsboot entdeckt. Von Kuba ging für ihn die Reise weiter ins Schwarze Meer und anschließend, auf welchem Wege auch immer, zurück nach Rostock.

Später hörte ich, er habe einen Brief an die DSR geschrieben, in dem er sich für die gute Behandlung an Bord bedankte und betonte, dass Kapitän und Besatzung keine Schuld an seinem gescheiterten ungesetzlichen Verlassen unserer Republik träfe.

Bordhund Spezi

Der Wachhund auf der EMA war ein Schäferhund-Mischling, gut erzogen durch unseren Bootsmann S. Findeisen. Er durfte bis an die Schwelle der Messe, eintreten durfte er nicht. Das wusste er. Ihm waren auch einige Kunststückchen beigebracht worden. Wenn er gefragt wurde, wie es die Mädchen in Rostock machen, legte er sich hin und hob das Bein. Dieser Anblick wurde für manchen der Besucher echt peinlich.

Jeden Mann aus der Besatzung kannte er, bei jedem Landgang war er dabei. Im größten Gewühl ging er nicht verloren. Bei einem unserer Kinobesuche in Neapel blieb er davor sitzen bis wir wieder vor die Tür traten. Wenn er uns wiedersah, war seine Freude immer groß. In La Spezia lagen wir an der Kohlepier, waren seeklar und wollten auslaufen. Doch Spezi war seit Stunden verschwunden. All unser Rufen und Suchen blieb vergebens. Sicherlich hatte er sich an Land verliebt. Der Lotse befand sich im Anmarsch und wurde hingehalten. Schließlich half nur noch das Typhon, diesen Ton kannte er. Die Gangway war schon eingeholt, als die Traurigkeit der ganzen Mannschaft plötzlich verschwand. Spezi kam schwarz wie die Kohle und völlig entkräftet, so wie manchmal auch dieser und jener seiner Bordkameraden, vom Landgang zurück. Leider musste er später in Rostock das Schiff verlassen. Ein Grund für den Bootsmann, es ihm gleichzutun.

Von den Fuzzi-Wuzzi

Wer 30 Jahre lang zur See fuhr, der lernte einen Haufen Leute kennen, angenehme oder weniger angenehme, landsmannschaftlich geprägte Fischköpfe oder Löffelschnitzer, in den Häfen die verschiedensten Völkerschaften, nach 1990 die sogar an Bord. Von den Begegnungen mit den Völkern dieser Welt ist jene mit den Fuzzi-Wuzzi im Hafen von Port Sudan am nachhaltigsten in Erinnerung geblieben.

Dort lagen wir mit der STRALSUND (2) im Frühjahr 1968, ich noch als Timming gemustert, um Rohbaumwolle zu laden. Der Name Fuzzi-Wuzzi ist eine von den englischen Besatzern zur Zeit des Mahdi-Aufstandes (1881–1899) geprägte Bezeichnung für die im Dienste des Mahdi kämpfenden Hadendoa, der auch noch bis in die 1970er-Jahre im deutschen Sprachraum für einen kriegesischen Volksstamm aus den Bergen des Sudan am Roten Meer



stand. Das Wort Hadendoa soll von „Löwe“ abstammen. Sie wurden vermutlich wegen ihrer auffallenden Haartracht mit dem langen, krausen Kopfhaar so bezeichnet, die angeblich mit „Butter“ in Form gebracht würde. Ich habe die Fuzzi-Wuzzi nur mit Kamel-Kot in den Haaren gesehen. Der verursachte bei jeder Kopfbewegung ein Rascheln und sollte so die Fliegen abhalten. Gleichwohl war der Geruch nicht einer der angenehmsten Art.

Im Ladebetrieb arbeitete in jeder Luke jeweils eine Gruppe von etwa 30 Männern. Einer von ihnen machte immer im Wechsel den Vorsänger. Der monotone Gesang wurde in kurzen Abständen von allen mit einem „Yeah“ bestätigt. Und das den ganzen Tag lang. Bei dem Sprechgesang, so sagte man uns, gehe es um den jeweiligen Clan, über Bräuche und Familie.

Ihre Kleidung ließ sich mit dem Wort „jammervoll“ bezeichnen, doch sie gaben sich zurückhaltend und freundlich. So schwächling wie die Männer auch waren, beherrschten sie die Technik perfekt per Hand die schweren, unhandlichen Baumwollballen punktgenau zu platzieren. Einfach nur erstaunlich. Und das bei Außentemperaturen bis 40 Grad Celsius. Hinzu kam die stauende Hitze im Laderaum, einfach unglaublich. Sie arbeiteten fast ohne Pausen. Man erklärte uns weiter, dass die Fuzzi-Wuzzi zwei Jahre im Hafen arbeiten müssten, danach hätten sie das Recht in ihren Clan einzuheiraten. Leider ließ sich über diese interessanten Menschen nicht mehr erfahren, nicht über ihre Bezahlung, ihre Unterbringung und andere Lebensumstände. Was für ein Leben im Auge des europäischen Betrachters, was hat die moderne Gesellschaft aus diesen einst stolzen Kriegern gemacht!

Mein zweiter Geburtstag

Diesen feierte ich am 22. November 1971 auf der ALTMARK, als es bei schwerer See zu einem Unfall kam. Ich fuhr als Zimmermann. Meine Befragung zu dem Hergang wurde in einem Protokoll mit diesem Wortlaut zusammengefasst:

„W. Fischer erhielt zusammen mit Storekeeper L., Matrose T. Bootsmann D. gegen 11 Uhr von der Brücke den Auftrag, eine losgerissene Sauerstoffflasche und andere Teile an Deck neu zu laschen und den Verschlusszustand an Deck zu kontrollieren. Bei Arbeitsbeginn lief

das Schiff VGL gegen die See, damit das Schiff so wenig wie möglich arbeitet und so wenig wie möglich Wasser an Deck nimmt. Bei der Kontrolle wurde festgestellt, dass am Schott zur Zimmermannslast der untere Scharnierbolzen fehlte, die Vorreiber aufgeschlagen waren und demzufolge das Schott nicht mehr dicht war. Um den Schaden zu reparieren, öffneten Fischer und Storekeeper L. das Schott, um einen neuen Bolzen einzusetzen. Matrose T. war an dieser Arbeit nicht beteiligt. Storekeeper L. stand zwischen dem Schott und der Öffnung und versuchte das Schott anzuheben, damit W. Fischer den Bolzen einsetzen konnte. W. Fischer und L. nahmen zu spät einen heranrollenden Brecher wahr und versuchten sich in Sicherheit zu bringen. W. Fischer wurde von dem Brecher erfasst, zuerst am Windenhaus hochgehoben und anschließend bis zum Schanzkleid Achterkante Luke 3 mitgenommen. Dort fand er Halt an einer Klampe. Nach Ablauf des Wassers sah W. Fischer den Storekeeper L. auf dem Süll des Schottes zur Zimmermannslast in einer verkrampften Haltung liegen. Er brachte ihn hinter dem Windenhaus 2 in Sicherheit. W. Fischer rief zur Unterstützung den Matrosen T. herbei, der sich zur Zeit des Unfalls hinter Windenhaus 2 auf der Vermessungsluke befand. Durch Handzeichen machte W. Fischer die Brücke auf den Unfall aufmerksam, worauf sofort Storekeeper L. durch Bootsmann D. und den 3. Nautiker S. in das Hospital gebracht wurde. Die Arbeiten wurden unter Leitung des 1. NO und 3. NO fortgesetzt.

Da sich zum Zeitpunkt des Einschlages des Brechers W. Fischer vor dem Schott und L. hinter dem Schott befand, kann W. Fischer keine Angaben über den direkten Vorgang des Unfalls machen. Seine Angaben beziehen sich daher auf den Zeitpunkt unmittelbar vor Überkommen des Brechers und nach Ablauf des Wassers.“

Hätte man Strecktaue, was bei solch schwerem Wetter normal ist und Sicherheitsgurte anlegen lassen, wäre der Unfall vermeidbar gewesen. Die Klampe, an der ich Halt fand und dadurch nicht über Bord gegangen bin, wurde von mir immer wieder während der zehn Jahre, die ich auf diesem Schiff gefahren bin, neu rot angestrichen.

Reisekader

Während eines Landganges in Tripolis/Libyen lernten wir einige Vertreter von DDR-Firmen kennen, die dort auf einer Messe ihre Produkte vorstellten. Sie äußerten den Wunsch, ob es die Möglichkeit gäbe, einmal unser Schiff besichtigen zu dürfen. Wir versprachen ihnen mit der Schiffsleitung zu sprechen und verabredeten uns für den nächsten Abend, wenn ihre Tätigkeit auf der Messe beendet sei, am Hafentor.

So geschah es dann auch. Zwei Frauen und zwei Männer kamen an Bord. Einer von ihnen brachte einen Fotoapparat mit, der noch eine besondere Rolle spielen sollte.

Obwohl in den libyschen Häfen ein Alkoholverbot bestand, ließen sich doch noch einige Fläschchen an Bord finden. Durch den bei deren Genuss geführten Erfahrungsaustausch wurde es sehr spät. Es wäre aufgefallen, wenn sie danach angetrunken von Bord gegangen wären. Also übernachteten sie an Bord und kletterten nach dem Frühstück die Gangway hinunter. Etwa zwei Stunden später fuhren zwei Jeeps mit Militär vor die Gangway. Der Chief Mate und ich wurden ohne die Angabe von Gründen in einen der Jeeps geladen. Die Fahrt begann. Keiner von uns wusste wohin und warum. Sie endete am Hafentor. Dort startete ein Verhör. Danach mussten wir wieder die Jeeps besteigen. Jetzt endete die Fahrt vor dem Messestand der DDR. Die Firmenvertreter mussten Aufstellung nehmen. Wir sollten auf die Personen zeigen und deren Namen nennen, die sich bei uns an Bord befunden hatten. Jeder von uns musste getrennt Auskunft geben. Die Vertreter waren schon vor unserem Eintreffen befragt worden.

Der Grund alldessen bestand darin, dass sie zwar einen Messeausweis besaßen, dieser sie aber nicht berechnete, über Nacht an Bord zu bleiben. Sie hätten den Hafen am Abend verlassen müssen. Nun tauchten sie am Morgen am Hafentor auf und das mit einem

Fotoapparat. Das sah bei Gadaffi allzu sehr nach Spionage aus, da im Hafen ein absolutes Fotografierverbot herrschte.

Die Reisekader sagten bei ihrer Vernehmung aus, bei wem sie sich an Bord aufgehalten hatten. Gleichwohl endete der Spuk für uns ohne weitere Konsequenzen. Wie die ganze Geschichte für unsere Gäste ausging, entzog sich unserer Kenntnis. Wäre bei ihnen so stringent wie bei uns Seeleuten verfahren worden, hätten sie vermutlich zukünftig nur noch „rechts rum“ reisen dürfen.

Zwei Vietnamesen an Deck

Der Herr Sa-Met und der Herr Ju-Ling, ihre Namen wurden sicherlich anders geschrieben, kamen als Praktikanten an Bord. Klein von Wuchs, schwächling, aber nett. Vietnamesische Arbeiterkinder, wie ihre Aussage lautete. Der Vater des einen Chefarzt, der andere Leiter eines Betriebes. Einer von ihnen wollte Nautiker werden, der andere Funker. Doch vorher sollten sie ein Bordpraktikum an Deck absolvieren. Ihre Anwesenheit brachte für die gesamte Besatzung gewisse Umstellungen mit sich. Man sprach sich an Bord jetzt mit „Herr“ an, anstatt des bei der DSR üblichen „Genosse“, auch wenn man nicht wie ich der bewussten Partei angehörte. Die Kombüse verlegte sich aufs Reiskochen. Für die jungen Herren kam ein Reinschiff der Toiletten nicht in Frage, auch ein solches allgemeiner Art nicht. Entrosten, nein, Malen, ja. Für einen Drahtspleis waren sie zu schwach. Am liebsten gingen sie Seewache, Kaffee kochen, Ausguck halten und dabei den Möwen in den Hintern gucken. Das war ihre Welt.

Beim Malen des Schornsteins war an einem der Tage die Arbeit im schwarzen Bereich bis auf einen „Feiertag“ geschafft. Dieser sollte beseitigt werden. Diese Aktion ging schief. Beim Anhängen des Farbtopfes kippte dieser aus. Die Tagesarbeit war null und nichtig und der Bootsmann geladen.

Nach dem Einlaufen mussten beide auf Weisung der DSR sofort absteigen, weil die Reise für sie zu anstrengend gewesen sei. Wir mussten uns arg wundern. Das Lukenreinschiff, die Leergutabgabe, die Übernahme von Proviant und Ausrüstung im Heimathafen blieb ihnen somit erspart. Kurz darauf traf ich Sa-Met und Ju-Ling mit weiteren Vietnamesen im DSR-Hotel „Haus Sonne“ wieder. Meine Frage: „Was macht ihr denn hier?“ Die Antwort lautete: „Wir fliegen für eine Woche nach Frankreich.“ Dank unserer Solidaritätsspenden? Was waren wir doch gegen sie für armselige Wichte.

Radeberger Bier

Ein Teil unserer Ladung bestand aus Kisten mit Radeberger Bier. Dieses war für eine Botschaft der DDR bestimmt. Um zu vermeiden, dass sich die Menge durch einen Seeschaden verringern könnte, wurden sicherheitshalber einige Kisten zusätzlich geladen. Die Reise verlief ruhig ohne Schäden und die Kisten kamen wohlbehalten bei der Botschaft an. Nun dachten wir über das schöne Radeberger Bier nach, welches reichlich über war und an Bord verblieb. Wir freuten uns zu früh. Von dem Radeberger Bier sahen wir nichts. Aber der „Buschfunk“ wollte wissen, der Kapitän brauche neue Autoreifen. Dabei kam ihm das Radeberger als Teilzahlung gerade recht.

Einem Matrosen schmeckte dieser Handel überhaupt nicht. Er ging zum Kapitän und verlangte seinen Anteil. Ohne Erfolg. Zu uns sagte er: „Ich kündige nach dieser Reise sowieso. Das lasse ich mir nicht gefallen. Bis Rostock hat der Alte Zeit, sich zu besinnen.“ Wir legten an und die Gangway ging an Land. Kapitän und Matrose standen oben an der Gangway. Noch war Zeit für ein „gentleman agreement“. Wir warteten gespannt. Der Zoll kam an Bord und der Matrose sprach die Zöllner an. Das Ergebnis kann sich jeder ausmalen: Die Autoreifen waren weg und der Master wurde wegen Zollvergehens als Springer in die Werft versetzt.

MONTANA –Transit-Time

Wer freute sich nicht, wenn das Schiff auf der Heimreise Hamburg anlief. Dort ging der Seemann entweder auf die Reeperbahn oder in die Nähe vom Baumwall zu MONTANA, jenem Laden mit der blauen Schrift und dem darüber befindlichen Adler, seinem Markenzeichen. Dort kaufte der Seemann günstig ein, ob Textilien, Konserven, Teppiche, Kosmetik und vieles mehr.

Wenn das Schiff aus der Nordsee kommend direkt durch den Nord-Ostsee-Kanal lief, wurde über einen MONTANA-Angestellten die Ware bestellt und gekauft. Die Bestellung wurde in Brunsbüttel aufgegeben, die Ware in der Schleuse Kiel-Holtenau geliefert. Jeder, der es bis zu diesem Zeitpunkt nicht geschafft hatte, für sein Handgeld etwas für die Lieben daheim einzukaufen, wollte auf den letzten Drücker noch etwas mitbringen, was in der Regel zu Hause nicht zu haben war.

Die Passage durch den NOK dauerte im Schnitt acht Stunden. Die Anlieferung der bestellten Waren erfolgte nach dem Festmachen in der Schleuse. Dort dauerte die Liegezeit etwa zwanzig Minuten. Jeder kann sich ausmalen, welch ein Durcheinander beim Empfang der Ware entstand. Alle, welche eine Bestellung aufgegeben hatten, trafen sich in der Messe, um ihre Bestellung zu kontrollieren. Geprüft wurden der Kaffee, die Schokolade oder Textilien und Kosmetik nach Fehlmengen, falscher Größe, falschem Preis usw. Zusätzlich mussten noch die Wachen abgelöst werden, die ja auch an ihre bestellten Waren kommen wollten. Mancher ersparte sich auch die Kontrolle in der Hoffnung, dass schon alles passen und stimmen werde. Wie sich der Mensch doch manchmal irren kann. So geschah es einmal beim Kauf eines Teppichs. Wir waren aus der Schleuse raus und alles wurde noch einmal begutachtet, auch der bewusste Teppich. Er wurde aufgerollt und was strahlte uns entgegen? Das Porträt Lenins! Na, das war vielleicht ein Lacher. Aber wie es so schön heißt: Wer den Schaden hatte, brauchte für den Spott nicht zu sorgen.

Solidarność

Im Urlaub erreichte mich ein Telegramm: „Aufsteigen auf MS PRIGNITZ am 16. August 1980. Das Schiff liegt in Stettin in der Werft.“ In diesen Tagen war die Lage in Polen sehr undurchsichtig. Es wurde gestreikt. Gleichwohl musste ich mit dem Zug nach Stettin fahren. Auslöser der Streiks war die Preiserhöhung für Fleisch am 1. Juli 1980 gewesen. Die



MS PRIGNITZ (DSR-Postkarte)



MS RUDOLF DIESEL in Warnemünde

polnische Gewerkschaft rief am 14. August zu einem landesweiten Streik auf. Dieser Aufruf wurde befolgt.

Am darauffolgenden Tag fuhr ich also mit dem Zug nach Stettin. Was mich dort erwarten würde, konnte mir seitens der DSR niemand sagen. Ein Taxi, der Fahrer nahm den Generalstreik offensichtlich nicht so ernst, fuhr mich zur Werft, natürlich gegen eine gute Bezahlung. Die Werft wurde von den Streikenden Tag und Nacht besetzt. Am Werfttor gab es lange Verhandlungen über meinen Einlass. Die Streikenden hatten Wut, sicherlich auch Angst vor der Staatsmacht. Nach der Spende von einigen Zigaretten durfte ich passieren.

Die PRIGNITZ lag im Dock und sollte eigentlich am nächsten Tag ausgedockt werden. Doch auch an diesem Tage wurde die Arbeit in der Werft nicht wieder aufgenommen. Dieses Arbeitsverbot galt auch für uns, sofern die Arbeiten öffentlich einsehbar waren, also zum Beispiel an Deck. Nur in den Aufbauten war es möglich zu arbeiten. Doch der Unterwasseranstrich musste zu Wasser, weil sonst die Farbe ihre Giftwirkung gegen Algen und Muscheln verloren hätte. So wurde der Bereich mit Löschwasser besprüht.

Aber wie sah die PRIGNITZ sonst aus! Außer dem inzwischen wieder hergestellten Unterwasseranstrich und der Außenhaut bestand das Schiff nur aus Rost. Ich bekam den Eindruck, dass auf Ostafrika-Reisen offensichtlich mehr Zeit mit dem Tauchen nach Korallen und den Betreiben von Tauschgeschäften als mit den notwendigen Arbeiten am Schiff verwendet worden ist. Wie konnte man seinen Dampfer nur so vergammeln lassen!? Ein Schiff konnte auch anders aussehen. Natürlich nur mit einer Gang, die das auch wollte.

Diese Tage in der Werft waren schöne Tage für uns. Es herrschte absolute Ruhe, die Arbeiter spielten Fußball, es wurde geangelt. Die Frauen brachten den Streikenden das Essen. Am Abend verließen die Frauen aus Sicherheitsgründen die Werft. Niemand wusste, ob und wann die Forderungen der Gewerkschaft Solidarność erfüllt werden würden.

Schließlich wurde das Schiff ausgedockt, und wir lagen danach noch drei Tage in der Werft, bevor von Wismar aus zu einer neuen Reise aufgebrochen wurde.

Aus dem Kindergarten

Von einer Reise mit der PRIGNITZ in die Levante brachte ich für meine beiden Töchter aus Zypern T-Shirts mit, bunt und schön anzusehen. Meine Kinder waren so stolz darauf, dass sie die Shirts auch für den Kindergarten anziehen wollten. Also marschierten sie eines schönen Tages damit los. Es dauerte nicht lange, da kam ein Anruf mit folgendem Wortlaut: „Holen Sie sofort ihre Kinder ab! Ihre Töchter tragen kapitalistische Symbole, das gehört sich nicht in unserem sozialistischen Land.“

Sie wollten nur für diesen einen Tag in den Kindergarten gehen, um ihre T-Shirts zu zeigen. Ich befand mich im Urlaub, der Kindergarten sah für diese Zeit meine Töchter nicht mehr. Die T-Shirts trugen sie trotzdem weiter.

Ohne Pietät

Es sollte mit MS RUDOLF DIESEL über 4244 Seemeilen auf Heimreise aus Takoradi / Ghana nach Rostock gehen. Am 23. November 1987 um 6 Uhr hieß es Anker auf. Am 9 Uhr traf ein Telegramm von der Reederei ein, dass Kurs auf Las Palmas (Gran Canaria) zu nehmen sei. Dort traf das Schiff am 29. November um 10.30 Uhr und ging sofort an die Pier. Die Kühlluke wurde geöffnet und man brachte einen Sarg mit dem Leichnam eines Seemannes der DSR, des Leitenden Technischen Offiziers B. an Bord. Er war dort an „Malaria Tropica“ verstorben. Landläufig heißt es, bei ersten Anzeichen von Malaria sofort raus aus den Tropen. Das hätte Chief B. vielleicht das Leben retten können, aber diese Maßnahme wurde nicht veranlasst, warum auch immer. Auf jeden Fall hätte es harte Währung gekostet.

Der Sarg wurde gelascht, die Kühlluke geschlossen und die Reise fortgesetzt. Unter der Besatzung verbreitete sich ein bedrückendes Gefühl. Vor allem, weil die DSR es nicht für erforderlich gehalten hatte, diesen langgedienten Seemann mit dem Flieger nach Hause zu holen.

In der Biskaya bekam der Dampfer einen vor den Allerwertesten, was auch nicht zur Besserung der Stimmungslage in der Crew beitrug. Dann kam Rostock. Wir liefen in den Überseehafen am 7. Dezember ein, machten um zwei Uhr am äußersten Ende der Pier fest. Für die letzte Reise des verdienten Seemannes kam kein Bestattungswagen, sondern ein BARKAS B1000 Kleintransporter, in den der Sarg nicht reinpasste. Die Hecktüren mussten offen bleiben. Kein Vertreter der Reederei ließ sich sehen. Diese Ehre hätte man ihm geben müssen. Kein Angehöriger ließ sich bei seinem letzten Vonbordgehen blicken. Ein Empfang des Verstorbenen in der Heimat durch seine nahen Verwandten wurde von der Bürokratie offensichtlich nicht für nötig befunden. Das Prozedere war nicht nur peinlich, nein, es war eine Schande!



MS INSELSEE in Delfzijl (1979)

Mit uns zieht die neue Zeit

Am Abend des 17. März 1990 verließ MS INSELSEE den Wismarer Nordkai Richtung Antwerpen. In den Laderäumen tonnenschwere Papierrollen – und in den Kammern noch nicht benutzte Wahlscheine für die letzte Wahl zur Volkskammer am darauffolgenden Tag. Funkoffizier Klinkigt, aus Dresden wie auch ich, wollte an dieser ersten freien und geheimen Wahl in der DDR unbedingt teilnehmen. Auch er hatte sich den dafür nötigen Wahlschein in Dresden besorgt und mit nach Wismar gebracht.

Das in der Nähe des Hafens liegende Wahllokal – der Speiseraum der Reichsbahn – öffnete allerdings erst am Morgen des 18. März um sieben Uhr. FO Klinkigt rief die „Arbeitsgruppe Wahlen“ im Rathaus Wismar an und schilderte die Lage. Ein Mitglied der Arbeitsgruppe machte sich daraufhin auf den Weg in den Hafen, um zu erfahren, ob das Auslaufen um einige Stunden verschoben werden könne. Von der Reederei kam ein klares „Nein“. Der Frachter würde am Dienstag in Antwerpen erwartet, aus ökonomischen Gründen sei es nicht möglich die Hafenliegezeit zu verlängern. Früher hätte eine solche Aussage ernste Konsequenzen nach sich gezogen. Eine Wahlbeteiligung von 99,95 Prozent war offensichtlich nicht mehr notwendig.

Reinhold Frind

Hafenbräu, geflockt

Der Autor war seit 1961 im Seehafen Rostock beschäftigt, zuletzt als Leiter zentrale Disposition

Es war 1961. Die DDR hatte ein Kreuzfahrtschiff, das MS VÖLKERFREUNDSCHAFT über die Gewerkschaft als Urlauberschiff im Einsatz. Das kam in den Überseehafen, um am Liegeplatz 33 alte Ausrüstung abzugeben und für die nächste Fahrt neu auszurüsten. In Warnemünde konnte das Schiff auf Grund seines Tiefganges nicht festmachen. Zu den abzurüstenden Waren gehörte auch unter anderem Leergut, wie leere Bierfässer, leere Bierkästen, aber auch volle Fässer und Bierkästen mit Bier, das teilweise überlagert war. Das alte Bier sollte die Rostocker Brauerei abholen. Bei dem Bier handelte es sich nicht um das Billigbier „hell, einfach“ mit Kopfschmerzpotehtial, sondern um das Edelbier der Marke „Hafenbräu“. Die Brauerei war aber nicht so fix. Die brauchten Tage bis zur Abholung.

Das Schiff musste sofort wieder auslaufen und das gute, alte Bier stand immer noch an der Pier. Wir Umschlagarbeiter mussten immer an dem einsam stehenden Bier vorbeigehen. Erst verschwanden nur einige Flaschen. Das Leergut wurde zu den anderen leeren Flaschen gestellt. Die Brauerei kam immer noch nicht. In den folgenden Spät- und Nachtschichten wurden die Bierbestände immer geringer. Am Freilager am Liegeplatz 33 lagen Berge von Stroh für die Waggonladung mit Südfrüchten. Dort bauten wir in einer Schicht, in der es regnete und die Arbeit unterbrochen werden musste, Höhlen in das Stroh, und dort hinein kamen die vollen Bierflaschen. Im Stroh war es kuschlig und das Bier schmeckte, obwohl es teilweise ausgeflockt war, wunderbar. Aber die Flocken sollen ja gesund sein. Meister und Hafenpolizei



wurden stutzig, denn die Bierkästen mit vollen Flaschen wurden immer weniger. Es standen immer mehr leere Kisten an der Pier. Irgendwann war das Bier in Flaschen knapp. Am Kai standen noch Alufässer mit dem herrlichen Bier. Soviel konnten wir ja nicht auf einmal trinken. Die Brauerei holte das Bier immer noch nicht ab. Also ab mit den vollen Fässern in die Kabelschächte an der Kaikante. Auch heute noch gibt es diese Kabelschächte. Die sind mannshoch und beleuchtet. Die Kranfahrer verfrachteten dann die vollen Bierfässer in die Kabelschächte. Irgendwann suchte die Brauerei ihre Fässer. Gefunden wurden sie nie.

Aus: UNSER HAFEN, Rostocks Tor zur Welt, Verlag Rediek& Schade GmbH Rostock, 2018

Berndt Gückel

Do we know?

„Solidarität“ hat Afrika wohl noch nie so richtig geholfen? „Man sieht nur, was man weiß“, wusste Geheimrat Goethe, und ich denke, auch die Umkehr hilft beim Erkennen der Welt: Man weiß nur, was man sieht, gesehen hat, mit eigenen Augen, auch am Beispiel Tomatenketchup.

Im Spätherbst 2024 bat die Sächsische Zeitung wieder einmal um Weihnachtsgeschichten für die Festtagsausgabe. Einige Jahre zuvor hatte ich es bereits mit meiner Geschichte über den „Kahn der glücklichen Mädchen“ dort hineingeschafft. Die Erzählung über eine Seemannsfamilie fernab von Shantys und Soaps. Diesmal nun wollte ich eine Skizze liefern, die etwas anderes sein sollte als die heile Welt von niedlichen Wichteln, kuschligen Kärnkeln und unschlachtbaren Gänsen. So fielen mir meine Weihnachten auf See ein oder in den Häfen fernab von zuhause. Der Überfluss an Bord gleich neben den Palästinenserlagern, die Slums am Hafen und das Elend, das für so viele Menschen noch immer die Welt bedeutet. Ich erkannte, dass man diese unsäglich Zustände sogar am Tomatenketchup erklären kann. Im Gegensatz zu den Traumschifffahrern der Gegenwart haben wir Seefahrer der DSR die Welt so gesehen wie sie ist und fühlen uns in der Pflicht darüber zu berichten. Die 25 Bände der BORDGESCHICHTEN mit den Erlebnissen von hunderten Autoren sind dazu ein wichtiger Beitrag. Auch meine Weihnachtsgeschichte in der SZ, Ausgabe Döbelner Anzeiger, von 2024 sollte dazugehören:

„Im Herbst 1985 verlässt ein Stückgutfrachter den Rostocker Hafen mit Kurs Afrika. Geladen sind Maschinenteile für Fabriken, die später oder auch nie gebaut werden. Hilfe zur Selbsthilfe, heißt das. Doch Afrika hungert. Jetzt. Die Dürre des Vorjahres hat Äthiopien am härtesten getroffen. Gemeinsam mit Freddy Mercury, Paul Young, Phil Collins und vielen Kollegen hatte Bob Geldof den wohlhabenden Teil der Welt erinnert: Do They Know It's Christmas... wisst ihr, dass Weihnachten ist, überall auf der Erde? Nun also fährt das BAND AID Projekt mit dem Maschinentelegrafen auf Voll Voraus. Rockmusik für Afrika. Tantiemen gegen den Hunger dort.

Die Schiffe sind unterwegs. Überlebensmittel für Äthiopien. Auch wir sind dabei. Wir stoppen im dänischen Aarhus und nehmen 1.000 Tonnen Maismehl in Säcken an Bord.

Der Atlantik zeigt sich friedlich. Zehn Tage später erreichen wir den westafrikanische Hafen Banjul in Gambia. Ein Teil der Stauer löscht die künftige „Selbsthilfe“, als sich ein paar andere jetzt schon mal selbst helfen. Sie stopfen sich Mehl aus den Säcken für's ferne Addis Abeba in den Mund und spülen es runter, mit den Augentropfen für Mocambique. Die Crew ist machtlos, doch der Schaden hält sich in Grenzen. Afrika hungert. Die ganze Welt weiß das doch, oder?

Tage später machen wir in Luanda fest. Lkw zur Selbsthilfe werden an Land gesetzt. Anschließend das Mehl zum Transit nach Äthiopien. Doch auch Angola hungert. So stürzen sich die Hafenarbeiter auf die wertvolle Ladung. Es dauert kaum eine Stunde, da liegen nur noch die Fetzen der Säcke im Staub der Pier. Angola ist kurz mal satt. Äthiopien wird weiter hungern müssen.

Leerschiff runden wir das Kap der Guten Hoffnung und wechseln vom Atlantik zum Indischen Ozean. Next Port: Beira, Mocambique. Wir laden Garnelen für Europa. Die werden von dort nach Japan fliegen und veredelt zurückkommen, in die Gourmet-Tempel des Westens.

Wir geben den Abfall der Reise zur Entsorgung an Land, auch die Putzlappen. Doch die kommen nicht weit. Mosambikaner stürzen sich auf die völlig mit Treiböl und Fetten durchtränkten Hemden und Hosen. Auf den Steinen der Pier waschen und schrubben sie ihre Garderobe der nächsten Wochen. So gut wie das eben geht mit Hafenwasser und Kernseife. Klar vorn und achtern! An Madagaskar vorbei laufen wir hoch nach Mombasa zum Bunkern von Treibstoff und Wasser. Hier bieten Afrikas Töchter für „small money only“ an, wofür man in Hamburg das Zehnfache zahlt. HIV später, vielleicht, oder Hunger ganz sicher jetzt! Unsere Lust hält sich Grenzen.

Vier Tage versiegelt das Schiff nach Dar-es-Salam. Dort ausgelaufen wieder auf See finden sich drei Jungs an Bord, die nicht gemustert sind. Blinde Passagiere, Schwarzafrikaner. Doch hier ist ihr erster Versuch zu Ende. Auf einem Schwesterschiff müssen sie wieder retour, back to Tansania. See you next time!

Tage später fällt der Anker im Roten Meer. Die Reede von Assab ist rammelvoll. Zwei BAND AID-Schiffe liegen hier wochenlang schon am Haken. In deren Laderäumen fault das Getreide. Export hat Vorrang. Afrika braucht eben auch Geld. Somit dürfen wir bald an die Pier und laden Tomatenmark für Europa. Weiter geht's. Homeward bound, endlich! Suezkanal, Mittelmeer, Atlantik, Straße von Dover, ... Europa freut sich auf Garnelen mit Tomatenmark, da gammelt das Korn in den Dampfzügen vor Assab dem Verderben entgegen.

39 Jahre später. Heute nun wäre in Assab Platz an der Pier fürs Getreide aus aller Welt. Jetzt aber fault in Ghana, Nigeria und Äthiopien das Korn in den Hallen oder verrottet noch als Tomaten dort auf den Feldern. Mit billigem Konzentrat flutet China Afrika. Auch die EU verkauft subventioniertes Ketchup aus Italien, Spanien, Portugal und der Türkei dorthin. In Schlauchbooten schickt Afrika arbeitslose Bauern über das Mittelmeer. Die können kaum schwimmen, doch sind Experten im Tomatenanbau. In mit Kernseife gesäubelter Kleidung und voller Hoffnung, die wir nicht erfüllen wollen, erreichen tausende „blinde Passagiere“ ein Europa, das sie nicht haben will. Und zur Weihnacht ganz andere Probleme hat: Garnelen mit Pommes rot oder weiß? Do we know ...? Haben wir vergessen, dass Weihnachten ist, das Fest der Nächstenliebe überall auf der Welt?"

Rolf Lehninger

Eine Äquatortaufe

Dieser Beitrag aus dem Nachlass des I. Stewards auf MS HALBERSTADT wurde den BORDGESCHICHTEN überlassen von Jürgen Prescher, damals als Kochsmaat Bäcker gemustert. Mit an Bord befanden sich die Stewardess Lydia Migule, erstes weibliches Besatzungsmitglied auf einem Schiff der DSR, so die parteipolitische Legende, und Matrose Alan Oliver, australischer Staatsbürger im Auftrage seiner Seeleutegewerkschaft. Die Taufe fand am 1. Juni 1962 statt. (vgl. BG IX, Jürgen Prescher, Auf nach Südamerika) Es handelt sich vermutlich um die Erstbeschreibung einer Äquatortaufe auf einem DSR-Schiff.

Es knackt im Lautsprecher. Ein kurzes Räuspern, dann ertönt die bekannte Stimme des Chief Mates: „Achtung! Eine Durchsage. Alle Besatzungsmitglieder, die schon einmal nachweisbar den Äquator passiert haben, werden gebeten, sich in der Offiziersmesse einzufinden zwecks Konstituierung einer Äquator-Taufgesellschaft.“

Mit dieser Durchsage ist das Stichwort gefallen. Das Wort „Äquator“ wird in das Bordvokabular aufgenommen und ist fortan in aller Munde. Durch täglich neue Ankündigungen, die den allgemeinen Ablauf und das Verhalten der Täuflinge während der Prozeduren bekannt geben, wird es immer wieder erneut in das Gedächtnis zurückgerufen. Auch Neptun ist über das Kommen der HALBERSTADT informiert. Über „Radio Madeira“ wurde von „Hans, dem Funker“ folgendes Seefunktelegramm empfangen:

„unterwasserradar hat euer schiff gemeldet – stopp – nach nixenkopplung und krakenpeilung werdet ihr am freitag aequator passieren – stopp – nach errechnung meines muschel-elektronen-rechenautomaten sind an bord 42 seeleute ungetauft – stopp – diese werden aufgefordert ihre vermaledeiten koerper fuer diesen geheiligten akt seelisch und moralisch vorzubereiten – stopp – kein nichtsnutziger seemann darf infiziert mit dem schmutz und den bazillen der noerdlichen halbkugel die linie passieren – stopp – meine erfahrenen trabanten brennen darauf eure erbärmlichen leiber zu leutern, zu massieren und zu zeichnen – stopp – in freudiger erwartung eures besuches – neptun“

So spitzen sich die Dinge immer mehr zu, sie werden dringlicher und gewinnen an Aktualität. Gelesenes aus der Zeit der Windjammer taucht wieder auf. Von „kielholen“ war da die Rede und von „teeren und federn“. Man weiß zwar nicht, was damit gemeint ist. Aber etwas Gutes war es bestimmt nicht. Ansonsten als Nonsens abgetan und belächelt, gewinnen jene Schmöker in dieser Zeit hektischer Vorbereitungen wieder Form und Gestalt.

Na ja, so schlimm wird es natürlich nicht werden – aber man kann nie wissen. Diese und ähnliche Bedenken von solchen, die es wissen müssen, bringen selbst die Hartgesottensten in eine Art Panikstimmung. Nach außen hin jedoch gibt man sich natürlich ruhig und gelassen, ganz der Herr der Lage.

Welches Maß an Vorbereitungen einer Äquatortaufe voran geht, kann nur der ermessen, der darin verwickelt ist. Alle dazu benötigten Utensilien, als da sind Kronen und Dreizack für Neptun und Gattin, müssen erst gebestellt werden. Als Zeichen ihrer Zunft und zum Bewältigen der langen Haar-, Bart- und Wellenlängen dringen die Frisöre auf Kamm, Schere und Rasiermesser von überdimensionalen Ausmaßen. Der Doktor benötigt außer einem scharfen Trunk noch Pillen in Taubeneigröße für die innere Läuterung. Die Rezeptur derselben, in der Zusammensetzung streng geheim gehalten, erfüllt jedoch schon bei der Zubereitung alle Räume achtern mit „lieblichen Düften“. Es kursieren demzufolge unter den Täuflingen die unmöglichsten Varianten über Herstellungsart und Beigaben dieses „Leckerbissens“. Freddy meint: „Nee Mensch, mir wird schon übel, wenn ich nur daran rieche“. Dabei arbeitet er als Koch in der Kombüse und müsste doch schon von Berufs wegen allerlei Gerüche abkönnen. Allein schon die benötigten Namen aus dem Wasserbereich zu finden erfordert schlaflose Nächte. Jeder Name soll den Betreffenden doch irgendwie charakterisieren oder zumindest eine mehr oder weniger gute Eigenschaft desselben zum Ausdruck bringen.

Stundenlanges Überlegen: „Nennen wir den Ölsardine oder Hecht? Passt für jenen besser Qualle oder Stockfisch?“

Unermüdliche Hände sind nun schon seit Tagen dabei, den Taufscheinen ein entsprechendes Aussehen zu verleihen. Von Nixen und Tritonen umrandet steht da in künstlerischer Vollkommenheit warum, wieso und weshalb der Täufling am heutigen Tage die reinigende

Taufe erhalten und somit fürderhin unbehelligt die Meere passieren darf. Von Neptun und dem Kapitän unterzeichnet und mit Dreizack-Stempel versehen gilt er von Stund' an als das wichtigste Dokument eines jeden Getauften.

Lydia, unsere Stewardess, das einzige weibliche Wesen an Bord, waltet in der achterlichen Messe ihres Amtes. Nun wird sie vom Taufkomitee zu Neptuns Gattin erhoben. Sie ist glücklich, auf diese Weise um den eigentlichen Taufakt herum zu kommen oder zumindest schonender behandelt zu werden. Sie hat keine Ahnung, dass im Zuge der Gleichberechtigung jedwede Be- oder Vergünstigung vom Komitee strengstens geahndet wird.

„Was trägt man als Neptuns Gattin?“ Jedermann wird von ihr um Rat gefragt. Alle Tipps und Vorschläge, so gut und raffiniert sie auch sind, werden als: „Unmöglich, das ist viel zu gewagt“, oder „Nö, das ist mir nicht chic genug“, ignoriert und beiseite geschoben. Schließlich findet Lydia einen treuen Helfer in Freddy. Der arme Kerl steht kurz vor der Heirat und setzt dergleichen Anforderungen mild lächelnd Gleichmut entgegen. Mit unerschütterlicher Ruhe reiht er aufgedröselte Manilafäden dicht an dicht auf ein Band – berücksichtigt dabei laufend geäußerte Wünsche. Fängt zweimal von vorne an, da einmal die Fäden nicht genügende Dichte haben: „Man kann ja alles darunter sehen!“ Das andere Mal sind es zu viele Knoten: „Nee Freddy, was denkst du dir! Wo bleibt meine Taille? Das plustert viel zu sehr auf.“

Schließlich ist es doch soweit. Sie weiß alle mit ihrem ach so hilflosem: „Menschenskind, Kinners helft mir doch mal“, für sich zu gewinnen. Selbst irgendetwas zu nähen ist nach Meinung Lydia's spezielle Männerarbeit. „Ach, weißt du, ich bin so unbeholfen zu so etwas“. Mit reizendem Kullerblick erreicht sie alles was sie will. Umgeben von sechs Helfern steht sie in malerischer Pose, in einer Hand eine Zigarette, die andere elegant abgespreizt, und lässt sich das soeben fertig gestellte „Hula-Hula-Röckchen“ anpassen.

Sie erhebt sofort Protest als die „Kinners“ das Röckchen um einiges kürzen wollen. „Nee, nu ist aber Schluss – bis zum Knie und nicht weiter. Wenn es kürzer wird, wirke ich zu dick.“ Die liebe Eitelkeit wird schließlich doch akzeptiert. Wie könnte es auch anders sein – der Rock bleibt lang und Lydia wirkt trotzdem dick.

Knallgrün gefärbt hängt dieses Fadengewirr tags darauf an Deck zum Trocknen in der Sonne. Mit rätselnden Blicken bedacht werden im Vorübergehen kühne Schlussfolgerungen gezogen: „Ob wohl unter das Gefranzte noch was untergezogen wird?“

Dieser Rock hätte in normalen Zeiten Anlass zu stundenlangen Diskussionen gegeben. Doch nun wird er kaum beachtet. Zu viel Neues geschieht an Bord. Überall tun sich geheimnisvolle Dinge. An Deck lässt nun schon seit Tagen ein großer Holzzuber Wasser aus allen Fugen rinnen. Bis zum Tage der Taufe soll er dicht und verquollen sein. Als Taufbecken ist er das wichtigste Requisit im traditionellen Taufzeremoniell. „Da können zehn Mann kommen – mich kriegen sie darin nicht untergetaucht“, meint der Zimmermann, der eben mit einem Balken über der Schulter kopfschüttelnd vorübergeht. „So'n Mist – in einem Holzzuber in die Kniebeuge gehen. Wo sind wir denn.“ Fest entschlossen, diesen „Tünneff“ nicht mitzumachen, schlurft er in seine Werkstatt unter der Back.

„Der Ton in der Messe ist in den letzten Tagen um ein Beträchtliches freundlicher geworden“, ist eine Feststellung, die Lydia dem Chief Mate gegenüber macht. Sie stehen beide auf der Treppe, die zur Brückennock führt und unterhalten sich ausführlich über dieses Phänomen. Ja, ja, im allgemeinen ist plötzlich eine frappierende Hilfsbereitschaft gegenüber den Angehörigen des Taufkomitees festzustellen. Dinge, die ansonsten mehrmaliges Erinnern erfordern, sind nun, kaum ausgesprochen, schon erledigt.

Der I. Steward soll seine Talente als Frisör bei der Taufe zur Entfaltung bringen. Er kommt soeben aus der Kammer beim „Alten“, hört den Beiden eine Weile zu und sagt dann: „Mich hat mal einer mitten in der Nacht geweckt. Er war ziemlich betüdelte vom Alkohol und hatte

sich angeblich in der Kammertür geirrt. Damals zog er ab ohne ein Wort der Entschuldigung. Heute nun, einen Tag vor der Taufe, kommt er mit herzwinnendem Lächeln und entschuldigt sich in aller Form." In das einsetzende Gelächter sagt Lydia immer noch dabei lachend: „Oh Gott, Kinnerns, ich freue mich mächtig auf die Taufe morgen.“

Der Chief Mate lächelt plötzlich nur noch süß-sauer. Ihm ist es eben wieder eingefallen, dass er ja als Täufling auch die Tortur zu überstehen hat.

Am Abend ist Generalprobe. Das Kabelgatt liegt ganz vorne am Steven unter der Back. In breiten Regalen liegen links und rechts der Wände Dinge für den Schiffsbedarf. Große Rollen Tauwerk, Fässer, Rappeltuch, Laternen und Draht. Ansonsten wird hier gespleißt, gemalt, Farbe gemischt und diverses Gerät geschärft. Heute nun, am Vorabend der Taufe, verwandelt sich das Kabelgatt in die Garderobe einer exotischen Künstlertruppe auf Tournee. Die Akteure, vollkommen normale Besatzungsangehörige, Matrosen, Stewards, Maschinen-Assistenten und sehr ehrenwerte Offiziere von Deck und Maschine, verwandeln sich in diesen Stunden zu Gestalten einer überhitzten Phantasie. Alte Säcke mit eingeschnittenen Kopf- und Ärmellöchern werden, grell bemalt mit Kreisen, Rhomben und Phantasiegebilden, zu Prachtgewändern von ungeahnter Schönheit. Strohblonde Perücken aus Werg und aufgefädelter Manila kratzen zwar dem Träger Hals und Ohren wund, verleihen ihm dafür aber ein attraktives Aussehen. Es herrscht nervöse Premierenstimmung. Anweisungen, letzte Vorbereitungen. Jeder redet, hört auf den anderen. Überall kleckst Farbe. Es ist stickig heiß und es riecht streng nach Schweiß, Teer und Farbe. Spärlich beleuchtet gleicht diese Szenerie einer kultischen Handlung aus grauer Vorzeit.

Lydia steht regungslos in dieser ungewohnten Umgebung. Sie wagt außer „Ja“ und „Nein“ keinen Ton mehr zu sagen. Schwer liegt ein Druck auf allen derart, als verweile Neptun in Persona unter ihnen mitten im Raum. Dabei steht der zukünftige Neptun irgendwie rat- und hilflos herum und hat durchaus nichts Majestätisches in seinem Gebaren.

Unser Neptun kommt aus Australien und heißt Alan Oliver (geb.1930). Er hat bei uns auf der HALBERSTADT als Matrose angemustert. Da er schon einige Male den Äquator passiert hat

und außer der beachtlichen Größe von zwei Meter noch ein waschechtes Englisch spricht, ist er der geeignete Neptun für uns.

Nach den allerletzten Instruktionen verkümmeln sich alle in ihre Kojen. „Oliver-Neptun“ kommt eben noch mal auf einen Sprung mit in die Kammer von „Steward-Frisör“. Oliver macht der „Talk“ Schwierigkeiten, den er als Neptun vor versammelten Täuflingen zu halten hat. Anschließend soll der „Alte“ diese Ansprache auch noch ins Deutsche übersetzen. Also sitzen Neptun und Frisör bis spät in die Nacht bei Kaffee, Cuba-Libre und Bier und dreheln eine feuchtfröhliche Neptun-Ansprache zusammen. Als der Frisör schließlich am frühen Morgen die Rede „translate into german“ möchte, um dem Alten den morgigen Akt etwas zu erleichtern, ist er nicht mehr in der Lage zu übersetzen. Zerknirscht lallt er mit schwerer Zunge in Neptuns gläsernen Blick: „Lass man den Alten morgen auch was tun – oder was meinst du dazu?“

**In memory of Alan Oliver
(1930-2009)**

*A proud seaman who was a pilot,
a soldier, an author, a historian but
most of all a seafarer, an
internationalist and a humanitarian.*

*Alan was a driving force in developing
this memorial to recognise that
commemorates their contribution to the
development and defence of Australia
in peace and war. He was a passionate
advocate of Australia's recognition of
International Maritime Day.*



„In Gedenken an Alan Oliver, 1930 – 2009. Ein stolzer Seemann, der zugleich ein Pilot, ein Soldat, ein Autor, ein Historiker gewesen ist, aber vor allem ein Seefahrer, ein Internationalist und Humanist. Alan war eine treibende Kraft bei der Projektierung dieses Denkmals für Seefahrer, das an ihren Beitrag für die Entwicklung und Verteidigung von Australien in Krieg und Frieden erinnert. Er war ein passionierter Anwalt für die Anerkennung des International Maritime Day in Australien.“

Unser Neptun versteht zwar kein Wort davon, sagt aber: „Ja, ja.“ Das sind übrigens auch beinahe die einzigen Worte, die er tadellos beherrscht und makellos auszusprechen vermag.

Obwohl es am Tage vorher unter wolkenverhangenen Himmel stürmisch aufgebrist hatte, verspricht dieser Morgen für den Tag der Taufe strahlend schönes Tropenwetter. Auf gleißend-leuchtender Bläue zieht die HALBERSTADT der Linie entgegen. „Blauer Himmel, blaues Meer. Ich habe überhaupt das bange Gefühl, dass – blau – der Zustand des heutigen Tages sein wird“, sagt der Alte zum Chieff Mate, Die beiden sind eben dabei auf der Brückennock eine Peilung zu machen. „Wieso“, fragt der Chieff Mate abwesend. Er ist dabei den Standort zu berechnen und hat nur mit halbem Ohr hingehört. „Na ja“, meint der Alte, „wenn man von der blauen Farbe des Wassers auf den Zustand in Neptuns Reich oder gar auf den fortschreitenden Verlauf der Taufe anspielen will, so hat diese Vermutung wahrscheinlich ihre Richtigkeit.“ „Ich sehe dort unten einige ganz Mutige, die schon am frühen Morgen leicht bier- und weinseelig an Deck herumschwanken. Glauben diese Helden vielleicht ‚blau‘ die Tortur besser überstehen zu können?“ „Übrigens ein Glück, dass heute Himmelfahrt ist, also ein christlicher Feiertag, ansonsten müsste ich einschreiten wegen Gefährdung der Arbeitsmoral.“ Der Chieff Mate heuchelt emsige Beschäftigung. Ihm ist selbst nicht ganz wohl in seiner Haut, wenn er daran denkt, was in nicht allzulanger Zeit mit ihm geschehen wird. Er kann die „Helden“ verstehen, die ungeahnte Mengen an Alkoholika spendieren wollen, immer in der Hoffnung während der Prozedur mit heiler Haut davon zu kommen.



Die drei Hochgestellten, links Lydia Migule

Inzwischen hat sich unten an der Back Neptuns Gefolge eingefunden. Es fehlt noch dieses und es fehlt noch das. Noch immer, oder schon wieder, wird gebastelt, gemalert, genäht und geschimpft. „Ich habe dir doch gesagt, du sollst ein Kissen für Neptuns Bauch besorgen. Ein Neptun ohne Bauch gibt es einfach nicht, oder habt ihr schon einmal einen Neptun ohne Bauch gesehen?“ Voller Entrüstung fragt diese Stimme ins Halbdunkel des Kabelgatts. „Immer ich. Na klar, immer ich. Die anderen können schließlich auch mal was tun.“ Dass die anderen fieberhaft letzte Hand an ihre Kostüme und Ausrüstungen legen, scheint der Stimme nicht be-

kannt zu sein. Rufe nach Farbe, bitten um Zwirn – ein heilloses Durcheinander. Dann wieder aufkommendes Gelächter, wenn einer halbgeschminkt nach draußen hüpf, um sich die Waden mit roten Strichen zu verschönern. Es gibt nur einen Spiegel und der ist andauernd mit Beschlag belegt. Jeder schmunzelt über den anderen und sieht doch selbst zum Totlachen aus.

Lydia, schon vollkommen kostümiert, steht jedermann angstschwitzend im Wege. Auf ihrem tiefbraun angemalten Neptuns-Gattinnen-Körper hinterlässt rinnender Schweiß blasse Bahnen. „Wo ist meine Brille geblieben? Eine Gemeinheit ist das. Ich habe stundenlang daran gebastelt und nun ist sie verschwunden ...“

Dieses „wunderliche Drahtgestell“ mit ein paar Fransen unter der Nase hat sich mittlerweile ein anderer aufgesetzt im Glauben, das Ding sei herrenlos. Es herrscht wildes Durcheinander. Dabei geht die Uhr auf neun. Mit neun Uhr Glasen soll sich der Zug formiert in Bewegung gesetzt haben, aber immer noch gibt es zu verbessern, zu schminken und zu hämmern. Der Frisör kommt nicht in sein Sackgewand. Dick mit Farbe beschmiert ist es nun trocken und steif geworden. Es gelingt nur mit vereinten Kräften, ihm diesen Panzer überzustülpen. Nun kann er darin nur kleine Schritte gehen und wähnt sich in einer Modeschöpfung hypermodernster Art. Ein Blumenkasten mit der Aufschrift „Kosmetik“ birgt eine Menge Sirup-Gläser mit verschiedenen angerührten Farben zur Verschönerung der Kundschaft. Den hängt er sich an einem Band um den Hals und fühlt sich nun oben bedrückt und unten gehemmt.

In voller Montur steht Neptun, die Hände fromm ergeben unter den Hängebauch gefaltet, und ist intensiv damit beschäftigt seinen Bart, der ihn ungemein unter der Nase kitzelt, wegzublasen. Die Trabanten bilden eine Zunft für sich. Blutigrot verschmiert trägt der „Keeper“ unter behaarter Männerbrust ein neckisch vertrottelttes Röckchen. Hannes hat zu grünen und blauen Augenrändern eine rote Narbe quer über das Gesicht gezogen. Außerdem sind alle am ganzen Körper bemalt und hinterlassen überall farbenfreudige Spuren an den weißgemalten Schiffsaufbauten. Mit Groll im Herzen sieht der Bootsmann diese Farbleckse, traut sich jedoch am heutigen Tage nichts darüber zu sagen, schwört sich aber im Stillen: „Na wartet ab, Freunde! Morgen wascht ihr Farbe, gründlich und ausdauernd.“ Ganz im Gegensatz zum furchteinflößenden Äußeren stehen die Trabanten bei einer „smoke time“ in Gruppen friedlich beisammen. Fast hat es den Anschein, als wollten sie sich gegenseitig für das kommende Ereignis Mut zusprechen.

Schließlich und endlich kommt doch noch Ordnung in das wirbelnde Durcheinander. In loser Ordnung formiert sich das Gefolge nach Rang und Würden. Mit Neptun und Gattin an der Spitze setzt sich dieser äußerst seltsame Aufzug in Richtung mittschiffs in Bewegung. Von Schwimfflossen an den Füßen im Gehen stark behindert, ist das Schreiten der beiden Majestäten durchaus nicht majestätisch zu nennen. Es gleicht viel eher dem Watscheln gemästeter Enten. Wenn Lydia auch nur geahnt hätte, dass ihr „Schwebender Gang“ watschelnd ausschauen würde, hätte sie niemals diese Flossen angezogen. „Das hat man nun davon. Flossen an den Füßen, so ein Quatsch. Damit es echt aussieht. Pff, ich pfeife in Zukunft darauf. Ich will hübsch sein und nicht originell.“ Nach außen hin lächelnd wälzt sie im Innern zornbebende Beschuldigungen. „Da latscht man nun neben so einem Hängebauch mit Bart. Nicht mal einen Blick hat er für mich übrig. Ach, das ist alles so doof. Ist mir ganz recht geschehen. Mitgegangen – mitgehangen.“

Steuerbord mittschiffs zwischen Luke 5 und dem Schanzkleid ist eine weiße Linie gezogen. Unübersehbar steht dort in großen Buchstaben: ÄQUATOR. Angesichts der gefüllten Sekt-gläser und des ungewohnten Anblicks des Stewards unter dem Namen „Naphtalin“ mit weißer Jacke und schwarzer Fliege stockt der Zug und gruppiert sich um den Alten, der zur Feier des Tages gänzlich in Weiß erscheint und sogleich Anstalten macht, eine Rede vom Stapel zu lassen. Er spricht einige passende Worte über Taufe, und dass es zugleich den 1. Geburtstag der HALBERSTADT mit zu feiern gibt. Ungeduldig steht das Gefolge mit einem Glas Sekt in der Hand und hat nur noch das eine im Sinn, den köstlichen Rebensaft im Glase. Alle denken nur diesen einen Gedanken: „Menschenskind, der Sekt wird warm, wenn das noch eine Weile dauert ...“ „Und viel Erfolg bei der Taufe.“

Der Alte hat seine Ansprache beendet. Gläser klingen aneinander, gekonntes Lächeln in viele Fotolinsen. Ein weiteres Nippen am Glas und abermals Lächeln zu den Fotografen. Danach hängt der Zeremonienmeister dem Kapitän einen zwanzigpfündigen Orden um den

Hals. Von dieser Last halb in die Knie gedrückt, bedankt er sich für die „hohe Ehre“ und entlässt die „wilde Horde“ nach achtern. Auf Luke 5 ist inzwischen alles für die Ankunft der Hoheiten vorbereitet worden. Unter einem Schatten spendenden Baldachin (im normalen Bordgebrauch heißt das Ding Persenning) nehmen die Majestäten und der Alte auf erhöhtem Gestühl Platz. Die Täuflinge stehen indes wie die armen Sünder, mit einem Mindestmaß an Bekleidungsstücken, verlegen in der Sonne herum und harren mit sehr gemischten Gefühlen der Dinge, die da kommen sollen.

Im weißen Kittel, das Hörrohr über den verschränkten Armen, wartet der Doktor auf seinen ersten Patienten. Er ist umgeben von Töpfen, Gläsern und einer Unmenge „Oblaten“,



Hinein in die Fuhlbrass!

deren graugrüne verhutzelte Beschaffenheit bei einigen schon im Voraus Schluckbeschwerden aufkommen lässt. Das blasse Gesicht des Henkers ist umrandet von schwarzem Tuch. Unheil verkündend taucht er mit einem Beil in der Hand auf und verschwindet wieder hinter der Wand mit den Marterwerkzeugen.

Aus dem Seewasserrohr schießt das Wasser in Strömen. Die Trabanten am sieben Meter langen Windsack und an der Tonne sind reichlich mit fließendem Seewasser versorgt. Auch die Figaros sind startklar. In zwei Pützen stecken mit grünen und roten Farbbestecken griffbereit große Quasten zum „Reinigen der Leiber“. Daneben prangt in sämtlichen Regenbogenfarben eine „Kosmetik zum Verschönern der Visagen“. Ein schneller Blick nach oben zum Throngestühl. Dort hat inzwischen unter den Majestäten ein Sektgelage begonnen. Dazu äußern sich die Frisöre untereinander. Sagt der eine Frisör zum anderen: „Na, dieser Tag wird dem Alten ganz schön teuer zu stehen kommen“.

Die Antwort des anderen geht unter im plötzlich

einsetzenden Redeschwall des Zeremonienmeisters. Der hat das Mikrofon und die Initiative ergriffen und brüllt auf sächsisch in einem schauerhaften Schießbudendeutsch: „Drabandn, Drabandn, dreibt die Deuflinge zamm, die müßn nu auf der Luke schwörn.“

Die Trabanten verstehen ihn trotzdem. Mit seltsamen Tampen-Peitschen beginnen sie die „Nichts Gutes Ahnenden“ zusammenzutreiben. Dicht gedrängt liegen die Täuflinge alsbald zu Füßen Neptuns auf den Knien. Ihre Köpfe dicht an den Boden gepresst, wiederholen sie die traditionelle Formel, die ihnen auf sächsisch vorgeschrien wird. Dumpf, wie aus einem Gewölbe, steigt der Chorus zum blauen Tropenhimmel empor. Wagt einer aus der Masse der Schwörenden den Kopf zu heben, so muss er mit einem Guss Seewasser rechnen. Da jedoch die Wassertemperaturen 30 Grad betragen, ist dies eher eine Erholung, als eine Strafe. Nach Beendigung eines einleitenden Schwures beginnt der eigentliche Taufakt. Vom Augenblick der neuen Namensgebung an ist der Täufling nicht mehr Herr seiner selbst. Ohne jeden klaren Gedanken ist er fortan einer solch intensiven Behandlung unterworfen, wie er sie sein Leben lang nicht mehr vergisst.

Folgen wir Freddy auf seinem Leidensweg. So wie ihm ergeht es von nun an jedem zu Taufenden. Den einen erwischt es etwas mehr, einen anderen auch mal weniger. Wichtig ist allein die jeweils vom Täufling gespendete Menge an Bier. Nur sie allein entscheidet über

das Wohl und Wehe, über eine Taufhandlung in Milde oder Härte.

Beim Frisör klatscht Freddy irgendetwas ins Gesicht. Mit geschlossenen Augen fühlt er ein vorsintflutliches Rasiermesser über seinen Hals und die Wangen kratzen. Dabei hat er erhebliche Mühen, damit seine Gesichtszüge ihm nicht vollends entgleisen. Zwicken und Reißen in den oberen Gefilden lassen ihn erahnen, dass sogar auch dort Veränderungen stattfinden. Selbst der verrückteste Modefrisör kann keine solch tollkühnen, besser gesagt atemberaubenden Frisuren erschaffen. Dieses ist die einmütige Meinung aller noch wartenden Täuflinge. Mit sehr gemischten Gefühlen blicken sie vom Bootsdeck herab auf das weitere Geschehen auf Luke 5.

Gepudert und gesalbt, in den sattesten Farben prangend, blinzelt Freddy anschließend dem Doktor in die Pupillen. Dieser, von Berufswegen an ein gewisses Maß an Härte gewöhnt, kippt ihm einen rosarot schillernden Trunk in die Gurgel.

Nur, dieses Gesöff scheint die Hölle in sich zu vereinen. Freddy registriert seine Umgebung nur noch im Unterbewusstsein. Gleich darauf schluckt er gehorsam ein weiß-schäumendes Abführmittel und beißt herzhafte Stücke vom grüngelb verrunzelten Leckerbissen. Hierbei jedoch streikt sein Magen. Diese Zumutung ist ihm nun doch zu viel. Er gibt ungewohnte und derart unangenehme Töne von sich und verweigert ab diesem Moment hartnäckig jede weitere Zufuhr derart unappetitlicher Dinge. Krampfhaftes Schluckbeschwerden, begleitet von einem leichten Erstickungsanfall und ungewohntes Brennen in der Nabelgegend, lassen Freddy mit benebelten Sinnen der nächsten Tauf-Station entgegentaumeln.



Lydia sieht die Leiden ihres „getreuen Helfers“ nur gedämpft, wie durch einen Schleier. Ihr ist die Aufgabe zuteil geworden, spendierte Biermengen genauestens zu notieren und festzuhalten. Jedoch schon eine Stunde später erfordert es einen erhöhten Stimmenaufwand, um Lydia noch zu erreichen. Sie sitzt in einer Wolke aus Sektdunst und lächelt friedvoll und glücklich vor sich hin. Ganz anders bei Freddy. Er hat vom Henker den Taufstempel auf seinen hinteren Leib aufgedrückt bekommen und verharrt noch unschlüssig vor dem Windsack auf den Decksplanken. Vollkommen zweckentfremdet schießt heute durch die sieben Meter lange Röhre unter Druck gesetztes Seewasser und sammelt sich in der tiefer liegenden Schlauchmitte. „Nur so schnell hier durch, nur möglichst so schnell als möglich durch diesen blöden Schlauch!“, ist der einzige Gedanke, der Freddy jetzt beherrscht. Wie ein dicker grauer Wurm ringelt, schieb und robbt Freddy bei angehaltenem Atem und beängstigtem Druck in der Magengegend durch den gurgelnden Wassersog und erreicht schließlich unter

asthmatischen Zuständen das offene andere Schlauchende. Bereits im Glauben, die Sonne und die Freiheit wieder erlangt zu haben, fühlt er sich jedoch von robust zupackenden Trabanten-Armen nach oben gewuchtet, um darauf mit Schwung kopfüber im wassergefüllten Holzbottich zu landen. „Dabei sagte der Zimmermann, man müsse Kniebeugen darin ausführen“, denkt Freddy in Bruchteilen von Sekunden. Unter Wasser werden diese jedoch zu einer Ewigkeit. Nach dem Wiederauftauchen ringt ein klägliches Häuflein Mensch um Luft und Fassung. Bemüht die Haltung zu wahren, reicht er seinen Peinigern seine rechte Hand und verschwindet, begleitet vom Gelächter einer schadenfrohen Menge in einen stillen Winkel. Er muss erst langsam wieder zu sich selbst finden.

Heiß brennt die Sonne auf uns hernieder. Auf dem Arbeitsboot an Steuerbord liegen, sitzen oder stehen die Täuflinge, um einen besseren Überblick zu haben. Es bilden sich kleine Grüppchen, die ein gemeinsames Schicksal zu einer verschworenen Gemeinschaft vereint. Dennoch währt diese Verbundenheit stets nur so lange, bis der nächste Täufling aufgerufen wird und seine geforderte Taufhandlung glimpflich hinter sich bringt. Danach lächelt er voller Genugtuung erhaben auf die bisher noch immer Ungetauften herab. Ein Symptom, welches immer wieder beobachtet werden kann. Ob der intensiven Sonnenbestrahlung hat jeglicher Elan bei sämtlichen Besatzungsmitgliedern ein wenig nachgelassen. Man beschließt die reguläre Mittagspause einzuhalten.

Hat jemals eine Mannschaftsmesse so eine zusammengewürfelte Gesellschaft friedvoll vereint gemeinsam beieinandersitzen gesehen? Jeder bedient sich aus einem Riesentopf selbst. Hochgeschürzt, die Arme abgewinkelt, nur um keine Farbkleckse auf dem Tischtuch zu hinterlassen, sitzen die Akteure dieses Tages auf den Plätzen. Der abgelegte Bart liegt

neben dem Teller mit noch heißem Bohneneintopf. Die strohblonde Frisur vom Figaro schwankt in der leichten Dünung an einem Haken hin und her. Und Neptuns gewichtiger Bauch liegt verlassen in einer Ecke. In der feuchtschwülen Atmosphäre in der Messe vermischen sich auf rot verbrannten Gesichtern Schweiß mit Farbe, und diese Mischung läuft den Akteuren beißend in ihre Augen. Lydias ansonsten stets rosig gepflegter Teint erscheint vollkommen fleckig und gleicht heute eher dem Aussehen von altem Harzer Käse. Nur in diesem Moment ist ihr sämtliches vollkommen Schnuppe und völlig egal. „Ach Kinner, wisst ihr was? Ich hätte mir nie träumen lassen, dass eine Äquator-taufe solche Reize hat“, murmelt sie zwischen zwei Löffeln Bohneneintopf und verheddert sich dabei mit dem Löffel in ihrem Manila-Haaren. Noch ganz schnell eine Zigarettenlänge rauchen, dann nimmt die



Taufzeremonie ihren Fortgang. Einer nach dem anderen durchläuft die festgelegten traditionellen Stationen und ist heilfroh, wenn er alles hinter sich gebracht hat.

Ein langer Tag mit reichlich viel glühender Sonne entlang des Äquators geht so seinem Ende entgegen. Die anbrechende Nacht sieht Täufer und Getaufte, jetzt endlich wieder als einfache und gewöhnliche Sterbliche, bei einem Gläschen Wein vereint und friedfertig in der Messe sitzend versammelt. Mit einigen für uns unverständlichen englischen Worten, die keiner versteht, händigt der eben noch leibhaftige Neptun sämtlichen heute Getauften ihre Taufscheine aus. Kein Ehrendiplom und keine Doktorwürde ist wohl derart ehrlich verdient und mit so einem Stolz entgegen genommen worden wie dieses Dokument der am heutigen Tage überstandenen Äquatortaufe.

Nach einem abschließenden Tänzchen geht Lydia, vom anstrengenden Geschehen des vergangenen Tages ermüdet in Richtung Vorschiff zu ihrer Kammer. Unbeachtet flimmert über ihr am nächtlichen Tropenhimmel hell das „Kreuz des Südens“.

Wolfgang Wendrich

Äquatortaufe als Aprilscherz

Die Torturen der Äquatortaufe haben wir Täuflinge endlich hinter uns. Die Haut geschunden und mit Separatordreck und Castellani eingefärbt, viele Haare gelassen. Im Magen noch ein flaues Gefühl vom geschluckten Seewasser und der Heringsbrühe, die uns der Doktor verabreichte.

Am Abend ist ein kleines Äquatorfest vorgesehen. Dafür wird auf dem Steuerbord-Bootsdeck achtern eine große Tafel aufgestellt und eine bunte Lichterkette installiert. Eine von der Kulturabteilung der Reederei an Bord gelieferte Verstärkeranlage mit Tonbandgerät sorgt für die musikalische Untermalung und aus den reichlich gegebenen Spenden der Täuflinge soll von den restlichen Besatzungsmitgliedern ein großartiges Bordfest auf die Beine gestellt werden. Es gibt Bier, Bowle und auch scharfe Getränke zu den köstlichen Steaks, die unsere Kombüsebesatzung auf einem speziellen Holzkohlegrill in der Kombüse für uns gebrutzelt hat. Den Höhepunkt des Abends bildet die Aushändigung der „Äquator-Taufscheine“. Neptun erscheint noch einmal höchstpersönlich mit einem Stapel bunter Taufscheine, um sie an uns acht frischgetaufte Äquator-Erstüberquerer feierlich zu überreichen. Mit einer geheimnisvoll verschmitzten Miene tritt er schließlich vor uns versammelte Täuflinge direkt neben der Reling hin und beginnt mit folgenden Worten:

„Liebe frischgetaufte Erdenbürger der nördlichen Halbkugel. Ich, als Beherrscher aller Meere, Seen, Tümpel und sonstiger feuchter Löcher, habe mich gefreut, euch heute, anno 1968, nach der äußerlichen und innerlichen Reinigung vom Schmutz der nördlichen Erdengefülle anlässlich der Linienüberquerung taufen zu können. Da aber diese Äquatortaufe von euren Dienststellen in Europa und speziell in Rostock nicht so recht gestattet, also mehr als unerwünscht ist, war das heutige Zeremoniell alles nur ein Scherz. Ja, liebe Leute, denkt daran, heute ist der 1. April, also, ein echter Aprilscherz! Vielen Dank für eure Teilnahme an diesem schönen und traditionellen Spaß, April, April!“

Er spricht es und bei seinen letzten Worten fliegt der Stapel bunter Taufscheine über die Reling in den Atlantischen Ozean.

Mir stockt in diesem Moment der Atem und wir gemarterten, glatzköpfigen armen Täuflinge schauen uns voller Entsetzen, völlig geschockt, mit weit aufgerissenen Augen an. Keiner will es begreifen. Die ganze Aufregung umsonst, unsere reichlichen Spenden und die Freude

über die durchgestandene Taufe ebenso wie die Vorfreude auf die Taufscheine? All die tapfer ertragenen Torturen auf dem Folterbrett, im Windsack und die Massen hinuntergewürgten Seewassers und anderer übler Speisen und Getränke – alles nur Scherz? Das durfte doch nicht wahr sein!

Alle Versammelten, außer wir acht, brechen in schallendes Gelächter aus, höchstwahrscheinlich über unsere erschrockenen, verdutzten Gesichter. Ich glaube sogar, bei zwei, drei gebeutelten Leuten Tränen in den Augen erkannt zu haben.

Plötzlich steht die Meerjungfrau inmitten der fröhlich feiernden Gesellschaft, zaubert aus einer großen Kartenmappe unsere echten Taufscheine heraus und überreicht sie jedem Täufling, nachdem er seinen Taufnamen genannt hat, mit einem kleinen Küsschen als Trost für den gerade ausgestandenen Schreck. Es wurde noch ein schöner und lustiger Abend, den ich mit Sicherheit wohl niemals vergessen werde.

P. Werner Lange

Abschied vom Meer

Ein Arbeitsleben aus den vielen ehemaliger Seefahrer

Wenn Sie Freddy Quinns Lied ABSCHIED VOM MEER für eine billige Schnulze halten, dann sollten Sie jetzt weiterblättern, denn meine Vorliebe für dieses Lied verrät – wie jene für LA PALOMA – einen Hang zur Verklärung: „Abschied vom Meer, von Wolken, von Winden, von Sternen, Abschied vom Meer, von Ländern in weltweiten Fernen, / Abschied von Männern, von Masten und vom Glück, Abschied von Seefahrt, ein schwerer Augenblick!“

Früher stellten Maler solche Rückblicke in einer allegorischen Szene dar – ein Glas mit einer Neige Wein, ein angebissener Apfel. Ja, nun ist der Wein schal, der Apfel vertrocknet, es hört niemand mehr zu, und man kann nur noch aufschreiben, wie es war. Zum Beispiel im Sommer 1962: Nach zwei Jahren auf dem Schulschiff THEODOR KÖRNER war die Lehrzeit endlich vorüber, und ich hatte als Vollmatrose auf dem Küstenmotorschiff BARHÖFT angeheuert, das im Liniendienst zwischen Wismar und London eingesetzt wurde. Während der Überfahrt war mir hinter Skagen zum ersten Mal nach zwei Jahren auf See das Frühstück aus dem Gesicht gefallen. Rasmus war an Bord gestiegen, und ich musste mich, ebenfalls zum ersten Mal, von Brechern durchnässt an ein Strecktau klammern. Wieder an Land saß ich dann im



Der Autor (1985)



KÜMO BARHÖFT, Modell von J. Schlanstedt

Vorortzug zum Londoner Zentrum und verbarg meine Hände vor den Mitreisenden. Denn an Bord war gelabsalt worden, und meine von Altöl und Graphit geschwärtzten Hände wiesen mich nicht gerade als besonders begabten Mitarbeiter irgendeines Berufsstandes aus. Zwar hatte ich schon erfahren, dass es lebensfrohe Mädchen gibt, die sich auch von solchen Matrosentatzen

gern streicheln lassen. Doch peinlich waren mir die schwarzen Hände trotzdem, zumal ich den ganzen Tag nicht unter Bordkameraden sein würde: Ich wollte zunächst zum Britischen Museum, vor allem jedoch später zu DOCTOR NO mit Ursula Andress und Sean Connery im Premierenkino am Piccadilly Circus.

Das Britische Museum. Es war unfassbar. Ich kam vom Meer, und hinter den Säulen lag die Hauptstadt der Welt. Neben dem Eingang hatten sie eine Statue von der Osterinsel hingestellt, ein tonnenschweres Standbild aus dem Pazifik, herbeigeschafft über tausende Seemeilen. Es war wirklich unbeschreiblich. In den Sälen wurden zwei Millionen Jahre menschlicher Geschichte und Kultur zur Schau gestellt – Eintritt frei. Ich lief verwirrt umher, und es war ein Zufall, dass ich dabei in die afrikanische Abteilung geriet. Berühmte Ausstellungsstücke – wie die Benin-Bronzen – habe ich wohl gar nicht wahrgenommen. Im Gedächtnis blieb mir allein dunkles Schnitzwerk: Albraumhafte Masken und einander verschlingende Lemuren aus Ebenholz, auf einem Bein tanzende Teufel, die meine Phantasie mit Blut und Federn schmückte. Die offenbar von den Künstlern einer Gegenwelt geschaffenen Skulpturen trugen Hinweisschilder mit der Aufschrift MAKONDE, TANGANYIKA.



MS THEODOR KÖRNER an der Schüttgutpier von Casablanca (1962)

Das Erlebnis sollte Folgen haben, aber es vergingen Jahre, bis ich Tansania – das Land, das früher Deutsch-Ostafrika und dann als britisches Mandatsgebiet Tanganyika hieß – sowie einige der kunstfertigen Makondeschnitzer kennenlernte. Dennoch wird jene Begegnung hier schon am Beginn erwähnt, weil die Reisen nach London meine Interessen und mein Verhältnis zur Seefahrt weiterhin geformt, zum Teil nachdrücklich bestimmt haben. Die Lehrzeit auf der THEODOR KÖRNER war zwar von einer hervorragenden seemannschaftlichen Ausbildung geprägt worden, aber das galt leider nicht für den theoretischen Unterricht, dem jegliche Tradition fehlte und der von einem erbärmlichen Englischunterricht begleitet wurde. Überdies gab es keinerlei Belehrungen über die fremde Welt und über die Kulturen, die uns erwarteten. Ich zum Beispiel nahm nur mit hinaus, was mir Bücher von Friedrich Gerstäcker, Herman Melville oder Robert Louis Stevenson in meiner Kindheit erzählt hatten, und natürlich war ich auch mit Sigismund Rüstig und den Kindern des Kapitäns Grant unterwegs gewesen. Zum Glück gab es überdies die Erzählungen meines Vaters, der als Angehöriger der Kriegsmarine zur See gefahren war. („Setz’ dich in Hafenkneipen immer mit dem Rücken

zur Wand.“) Auf der KÖRNER lehrte man uns stattdessen, wie man Taschentücher vor dem Landgang „auf Kante“ bügelt, dass der Steg zwischen Schuhsohle und Hacken bei solcher Gelegenheit poliert werden muss und schließlich – während zahlreicher See- und Hafenwachen – vor allem das Kartoffelschälen.

Nun kann man sich eine Anschauung der Welt natürlich auch ohne Anleitung verschaffen. Aber es gab da ein Problem. Man zahlte uns im ersten Lehrjahr ein Lehrlingsentgelt von 50 Mark, irreführend noch D-Mark geheißen, das im Verlauf der zwei Lehrjahre zweimal um jeweils 25 Mark erhöht wurde. Damit konnten wir während der Landgänge daheim auskommen. Unser Heimathafen war Wismar, und für ein paar Runden Bier im ALTEN SCHWEDEN und für Pferdebuletten mit Spiegelei im FEURIGEN ROSS an der Grube reichte es allemal. Doch Devisen, Geld, das auch im Ausland akzeptiert wurde, waren knapp. Wir Matrosenlehrlinge bekamen zweieinhalb Dollar im Monat, das entsprach derzeit zehn „harten“ Mark. Damit konnte man vielleicht den monatlichen Bedarf an Schuhcreme, Zahnpasta oder anderen daheim vergessenen Dingen sowie einen Imbiss bestreiten. Der Rest reichte jedoch nicht aus, um Kinos, Ausstellungen, Museen oder Galerien zu besuchen oder den Umkreis einer Hafenstadt mit dem Bus zu erkunden. Aber Not macht erfinderisch. Wie manch anderer Lehrling auch, kaufte ich zu Hause billige Schlafanzüge – viele Männer in Alexandria liefen damit tagsüber auf der Straße herum – und Taschenuhren. Ebenfalls ein preiswerter, damals im Orient begehrter Artikel. Als ich entdeckte, dass professionelle Fotografen in Alexandria Agfa-Filme aus der Filmfabrik Wolfen verwendeten, später unter der Marke ORWO bekannt, bekam das Geschäft dann eine solidere Grundlage. Die erzielten Einnahmen haben mir schließlich sogar das Geld für eine Tagestour zu den Pyramiden von Gizeh und zum Ägyptischen Museum in Kairo verschafft. Allerdings war ich schon damals nicht gerade stolz darauf, dass ich andere Lehrlinge, die an der Gangway Wache hielten, bestechen musste und ihnen etwas von einer ägyptischen Geliebten vorlog.

Eine kostspielige Leidenschaft war meine Kinomanie. Über die damals noch offene Grenze – wir wohnten am Stadtrand Berlins – hatte ich mit einer Freundin ständig Westberliner Filmvorstellungen besucht. Meist sogar in den Nobelkinos am Kurfürstendamm, denn die Eintrittskarten für kulturell wertvolle Filme konnte man für „Ostgeld“ kaufen. Das setzte ich nun fort, allerdings allein und oft in den ärmlichsten Kinos von Alexandria oder Beirut. Ein größerer Gegensatz zum Kurfürstendamm war kaum denkbar: Verkäufer schlurften an den Reihen entlang und schrien fortwährend „Fanta, Cola, Tango“. Und wer sich erleichtern wollte, der tat das an einer zementierten Rinne, die an der Wand entlang durch den Raum verlief. Es stank entsprechend, aber die – vermutlich gar nicht vorhandene – Toilette hätte ich ohnehin gemieden, weil man dort als junger Mann bisweilen homosexuellen Belästigungen ausgesetzt war. Während der Mittelmeerreisen erlebten wir dergleichen an Stränden in Ägypten, im Libanon und in Syrien nicht selten, häufiger noch waren abstoßende Bekundungen von Judenhass. Die Gesichter zuvor freundlicher Menschen schienen unvermittelt wie von Natterngift aufgebläht zu sein, wenn von Juden die Rede war. Jeder deutsche Seemann, der dort an Land ging, kennt das: „Hallo Hans, Hitler gut!“, während der Daumen mit einer bezeichnenden Geste über den Hals geführt wurde. Eine Erklärung dafür bietet, glaube ich, weniger die Geschichte Israels, sondern vielmehr der Koran – es sind übrigens nur einhundertvierzehn Suren, die man als Taschenbuch preiswert bekommt. Es wird sich freilich kaum ein Fürsprecher unserer seit 2015 in großer Anzahl eintreffenden muslimischen Dauergäste bereithalten, auch nur einen Blick auf gewisse Suren zu werfen.

Im zweiten Lehrjahr ging es nach Westafrika: Marokko, Ghana, Togo, Nigeria. Da gäbe es viel zu erzählen, aber besonders eindrucksvoll erschienen mir damals die Ruderer der

Brandungsboote von Accra: Ein Steuermann mit seinem Steuerriemen und zehn oder zwölf Männer, deren weiß bemalte, an Entenfüße erinnernde Paddel im Gleichtakt eintauchten und derart den Eindruck erweckten, ein seltsames Spinnentier krieche auf die Reede zu. Es ging selten eine Kiste verloren, wenn die mit dem Bordgeschirr in den Booten abgesetzte Ladung den Schwung der Dünung aufnahm, und soweit man das sehen konnte, brachten die ebenso mutigen wie gewandten Männer ihre bisweilen hoch beladenen Boote stets heil durch die Brandung. Die Reisen nach Westafrika endeten jedoch, als einer der Lehrlinge sich an die westdeutsche Botschaft in Lagos wandte und damit seine Ausreise in die Bundesrepublik erzwang. Uns war das unverständlich, denn wir kannten die Folgen und fanden es egoistisch, um für den Preis der eigenen Freiheit Eltern, Verwandte, Freundschaften für immer im Stich zu lassen. Dergleichen kann man wohl auch anders sehen, aber ich bin davon überzeugt, dass Regelungen wie in den gleichfalls unter dem Mangel an „harten Währungen“ leidenden Ländern Polen, der Tschechoslowakei und Ungarn die Verhältnisse entspannt hätten. Sie ermöglichten es ihren Bürgern, Devisen für eine Reise ins Ausland anzusparen. Auch in der DDR angewendet, hätte so etwas vielen Menschen das Gefühl des Eingesperrtseins genommen. Stattdessen verwendete die Regierung die Deviseneinnahmen – gewonnen durch die Arbeit ihrer Bürger – um damit die westdeutsche KPD, linke Kreise in der Bundesrepublik sowie deren Publikationen nebst Regierungen und Bewegungen in aller Welt zu finanzieren, die ihr genehm waren.

Das Problem der zweieinhalb Dollar bestand also immer noch, aber in Afrika habe ich es kaum wahrgenommen. Filme sah ich in den wunderbaren, blitzsauberen Einrichtungen der Missions to Seamen, und für Badeausflüge oder Busfahrten – letztere waren notwendig, damit man in einem gefährlichen Dreckloch wie Lagos nicht Opfer einer Straßengang von Jugendlichen und Kindern wurde – reichte es aus. Schon der Blick vom Hafen her war vielsagend: Eine völlig verschmutzte Lagune, in der hin und wieder eine von Fischen angefressene Leiche schwamm, mit Unrat und Kot verstopfte Abwasserkanäle. Auf den Straßen drängten die Wracks japanischer und europäischer Autos über Schlaglöcher, die mit alten Autoreifen gefüllt waren. Dazu Lärm und Gestank von Dieselgeneratoren, überall hastende, etwas feilbietende oder hoffend auf Arbeit wartende Menschen, von denen manche, wie abends zu sehen war, nur einen Zementsack besaßen, um sich nachts darin einzuwickeln. Mangel, Armut und Kriminalität, die mit der schnell wachsenden Bevölkerung einhergingen, bestimmten das Bild der Vorstädte und tun das sicherlich noch heute. Natürlich gab und gibt es auch ein anderes Lagos: Jenes der mehrspurigen Stadtautobahnen, der glitzernden Innenstadt mit Banken, Firmen, Hotels, Einkaufspassagen, das Lagos der Universitäten und Museen, die bewachten Viertel der Ölmillionäre und Filmproduzenten, die das nahebei in Schmutz und Morast versinkende Elendsviertel ebenso wenig sahen wie die deutsche Außenministerin, als sie Nigeria besuchte und uns danach von den beschwerlichen Toilettengängen einheimischer Frauen berichtete. Es ist unredlich, den Grund für afrikanisches Elend in der Kolonialzeit zu suchen, und es ist verlogen und vergeblich, was ich später hierzulande sehen musste: Junge Männer, deren Verhalten jenem des Gesindels glich, das ich insbesondere in nigerianischen Häfen von Lagos bis Port Harcourt sattam kennengelernt hatte, begegneten mir nun als Asylbewerber auf der Straße und am Kontoauszugdrucker in der Sparkasse.

Die in meiner Erzählung über Alexandria erwähnte Kinomanie hielt an. Unvergesslich blieben aus dieser Zeit schon bejahrte Streifen wie HIGH NOON mit Grace Kelly und Gary Cooper oder RIVER OF NO RETURN mit Marilyn Monroe und Robert Mitchum, die ich mehrfach sah. Und wären es an dem erwähnten Tag in London nicht noch mehrere Stunden gewesen, bis der Film im Premierenkino am Piccadilly Circus begann, dann hätte ich vielleicht das

Britische Museum nie besucht und etwas beschränktere kulturelle Neigungen entwickelt. Nebenher gesagt: Nach London bin ich zur Jahrtausendwende zum letzten Mal gereist. Das Britische Museum ist für mich weiterhin die Hauptstadt der Welt, und die Königlichen Museen in Greenwich sind mitsamt CUTTY SARK und Francis Chichesters GYPSY MOTH für Seeleute eine Offenbarung. Doch die Stadt wurde seither ein würdeloser Schauplatz fremder Lebensfreude. Einer Lebensfreude, die nicht darauf beschränkt bleibt, dass architektonische Hinterlassenschaften und Denkmäler der früheren Einwohner beschmutzt, beschmiert und besprüht werden. Es gibt dort inzwischen Viertel, in denen es wie in den billigsten Kinos Alexandrias stinkt und die, wie andere als bunt gepriesene Metropolen West- und Südeuropas auch, von Gewalt, Drogenhandel und Verwahrlosung geprägt werden. Am Beginn der 70er-Jahre habe ich am Speaker's Corner im Hyde Park noch belustigt einem Schwarzen aus der Karibik zugehört, der leidenschaftlich warnte, Migranten würden das Land und seine Gesellschaft völlig verändern, ja zerstören. Neben ihm stand eine verhärmte ältere Frau in der Uniform der Heilsarmee und rief fortwährend: „Jesus liebt auch dich!“ Darauf der Schwarze schließlich ungehalten: „Oma, du brauchst nicht den Herrn, sondern eine besonders dicke Banane!“ Das Publikum lachte, aber es traf dann innerhalb weniger Jahre ein, was der Redner über Verfall und Zerstörung vorausgesagt hatte.

Ich will hier nicht so tun, als ob ich nach dem Besuch im Britischen Museum nun von einer kulturellen Veranstaltung zur anderen gelaufen wäre. Wer einmal hilflos am Strecktau baumelte, während ihn ein Brecher nach dem anderen schüttelte, der wird künftig eher von lebenslustigen Gelegenheiten angezogen. Als Vollmatrose galt mein Interesse deshalb oft den Sailortowns – den Hafenvierteln und den leichtfertigen Frauenzimmern, die auf der Suche nach Abenteuern dort umherstreunten und oft an Bord kamen. Dann wurde heftig getrunken und ausschweifend gesungen. Es gab regelrechte Gesangswettbewerbe, bei denen die männlichen Teilnehmer meist vergeblich versuchten, den Tisch zu erklimmen, während die weiblichen einen sicheren Schoß bevorzugten. Seither geht es wohl sitzsamer zu, denn die Mädchen verirren sich heute zwischen Containerbergen. Meine Freude am Gesang stammte noch aus der Lehrzeit. LUKE VIER nannte sich unser Chor. Die musikalische Begleitung übernahm jemand mit einem sogenannten Schifferklavier, das dort Quetschbüdel hieß. ROLLING HOME, MAGELHAN DU OOLEN KASSEN oder GOOD NIGHT, LADIES wurde da unter anderem gesungen – weniger traditionsbewusste Lieder nur, wenn kein Lehrmatrose in der Nähe war. Nun gut, Seemannslieder werden auf deutschen Handelsschiffen ohnehin nicht mehr gesungen. Seemännische Traditionen sind der Dumpfheit nach seelenloser Knochenarbeit gewichen, der Beruf des Vollmatrosen hat sich gewandelt und ist sehr selten geworden. Decksbesatzungen kommen inzwischen aus der Südsee und aus anderen Weltteilen und bringen bestenfalls ihre eigenen Lieder mit.

Ansonsten ging es damals an Bord gleichförmig zu: Rost klopfen, Malen, Farbe waschen, Luken säubern, mit Deckeln und Persenningen abdecken und, da es auf den kleineren Küstenmotorschiffen keine Patentluken gab, verkeilen, verschalken und wieder öffnen, was weiß ich. Aufregender wurde es während des Eiswinters 1962/1963, als wir durch die wenigen Fahrrinnen im Eis bis ins norwegische Egersund fuhren, um dort Fisch von eingeschlossenen Kuttern des FISCHKOMBINATES MARIENEHE zu übernehmen. Eine schlaflose Zeit, in der wir Tag und Nacht im Bordwippkran saßen und dabei viel Grog verbrauchten. Das geschah nun freilich auf der etwas größeren BELLATRIX und blieb eine Episode – nicht vergleichbar mit der unsagbar härteren Arbeit der Fischer. Während der Zeit auf der BELLATRIX lernte ich statt der Londoner Museen und Hafenkneipen Schweden, Finnland, das Baltikum und ein polnisches Gefängnis in Kolberg kennen. Da hatten nämlich junge Männer unsere

Plätze an der Bar besetzt, während wir – zugegeben, vielleicht etwas angetrunken – uns beim Tanz versuchten. Als wir zurückkehrten, sagte jemand von der Gegenseite, polnische



Der Autor als Matrosenlehrling

Hähne würden ihre Hühner immer noch allein hacken. Mein Kumpel wusste darauf keine bessere Antwort als: „Kolberg bleibt deutsch!“ Kurzum, die Sache kam, wie die Schweizer bescheiden sagen „nicht gut heraus“. Die heftigsten Prügel bekamen wir freilich anschließend von den herbeigerufenen Polizisten, die uns für zwei Tage hinter Gitter brachten, bis die Agentur uns erlösen konnte.

Während der Zeit auf Küstenmotorschiffen musste ich noch mehrmals feststellen, dass auch die beste Öljacke schließlich vier Löcher hat. Und dass es gut sein kann, wenn ein Kamerad in der Nähe ist. Später, auf großen Schiffen, war man meist weniger aufeinander angewiesen. Und damit geraten wir in Freddy Quinns Strophe „Abschied von Häfen, von Flaggen hoch im Wind, / von Kameraden, die unvergessen sind.“ Wenn ich mich erinnere, dann waren

es wenige, die ich nicht vergessen habe. Denn man „verlor sich schnell aus den Augen“. Es gab damals noch keine Stammbesatzungen, wir wechselten gewöhnlich nach jedem Urlaub das Schiff und nicht selten auch das Fahrtgebiet. Zum Schreiben war man zu faul, und das Telefonieren war komplizierter und teurer als heute. Auch war es der Anhänglichkeit nicht zuträglich, wenn man während längerer Reisen längst wusste, was der andere sagen würde, sobald er nur den Mund öffnete. Unvergessen aus der Fahrenszeit blieb jedoch einer: „Hallo Hartmut, ik seih di, ik sup di tau! Weißt du noch, wie wir zuletzt auf der RICKMER RICKMERS saßen und der Wind in der Takelage Geschichten von Fahrensleuten erzählte, die vor uns gesungen hatten: ‚Wie blau ist das Meer, wie groß kann der Himmel sein?‘“ Das war ein guter Tag. Es gab nebenher Steinbeißerfilet mit Kokos-Zitronen-Sauce und reichlich eiskalten Aquavit. Wir sprachen darüber, wie es einst war, wenn das Meer uns unsere Grenzen wies, über Häfen, die wir nie wiedersehen würden, über die Jahre, in denen das Glas noch voll und der Apfel noch saftig war, über Schiffe, die man längst auf einem asiatischen Schrottplatz zerlegt hatte und über die kraftvollen, schweisgsamen Männer, die inzwischen von Bord gegangen waren.

Mir rollt mein Garn davon – wir sind hier immer noch auf der BELLATRIX. Eines Abends nach der Seewache lud mich Uwe Schmee, der I. Offizier, zu einem Umtrunk ein, der dann recht reichlich ausfiel. Als es spät wurde, war von der Seefahrtsschule die Rede und davon, dass man so, wie ich lebte, keine Familie gründen und nicht alt werden könne. Ich war zwanzig und gänzlich anderer Meinung, hatte gerade ein wenig von Joachim Ringelnatz gelesen, dessen Gedichte SEEFAHRT und selbst HAFENKNEIPE mir verrieten, dass seine Fahrenszeit als Matrose trotz aller Entbehrungen und Demütigungen die eindrucksvollste seines Lebens war und ihm unvergleichbare Empfindungen vermittelt hatte: das Leben eines Kameraden in seiner Hand, der Duft ferner Küsten, der Glanz des Sternenhimmels in einer Tropennacht oder der Anblick und das Treiben sehr fremder Menschen. Gewiss, das Geschehen im Ruderhaus und im Kartenhaus hatte mich schon als Lehrling interessiert, und die Neugier war auch nicht völlig vergangen, als ich dann zum Rudergehen und zum Kaffee-kochen hinein durfte. Aber zur Schule wollte ich nun wirklich nicht noch einmal gehen. Ich habe nichts so gehasst wie die letzten Jahre der Schulzeit. Überdies war ich zufrieden. Für einen Unverheirateten verdiente ich genug, das weiterhin geringe Entgelt in harter Währung

reichte aus, um neben Kinobesuchen und bescheidenen Vergnügen beim Landgang auch Kaffee und dergleichen zu bezahlen, mit dem ich meinen Eltern und anderen eine Freude bereiten konnte, selbst der Kauf mancher Stange PALL MALL war möglich. Die Liegezeiten waren zu kurz, um Ausflüge zu unternehmen – was sollte mir also ein beruflicher Aufstieg bringen? Doch ich mochte den Schmee und er mich wohl auch, denn er hatte den Antrag für den Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow schon gänzlich ausgefüllt. Der Alkohol stimmte nachgiebig, und ich unterschrieb, zumal das Studium zum Patent A3 nur ein Jahr dauern würde. In jenem Alter ging man mit den Jahren noch großzügig um.

Damit sollte eigentlich enden, was Schmee ein „Lotterleben“ genannt hatte. Weit gefehlt. Da für uns im Internat der Seefahrtsschule kein Platz war, hausten wir A3er mehr schlecht als recht zunächst im Tanzsaal der aufgegebenen Gaststätte DEUTSCHES HAUS am Bodden. Auch darüber hinaus kamen wir kaum aus Gaststätten heraus. Man traf da Bordkameraden, die man lange nicht gesehen hatte, lernte andere kennen, die abenteuerliche Geschichten aus Surabaja und Bombay oder von ungewöhnlichen Decksarbeiten auf den großen Schiffen – zum Beispiel vom Aufriggen des



Äquatortaufe des Autors auf MS ERNST SCHNELLER (1965)

Schwertgutgeschirrs – erzählten. So etwas erforderte viel Bier und Köhm, denn nüchtern waren die wenigsten gewandte Redner. Am Vormittag, in der Seefahrtsschule, waren wir meist müde, und seit er mich im Tiefschlaf ertappt hatte, bedachte mich Walter Steinfatt, Dozent für Astronomische Navigation, mit besonderer Aufmerksamkeit. Ich werde nie vergessen, wie er mich während meiner Bemühungen um eine Mittagsbreite an der Tafel regelrecht verhungern ließ und dann sehr langsam und betont sagte:

„Herr Lange, dass Sie mit diesem Wissensschatz hier an der Seefahrtsschule erschienen sind ... Hochachtung!“ Das war schmerzende Ironie, schon der „Herr“ schloss mich noch weiter aus dem Kreis lernwilliger Seeleute mit angenehmen Umgangsformen aus.

Ich war nicht verletzt, aber der Vorfall hat mich nachdenklich gestimmt: Ich war ein Depp, der ein Patent erwerben, ein Schiff führen, Verantwortung für Menschen übernehmen wollte und an einer einfachen Aufgabe scheiterte. Der Mann, der da spottete, war ein geachteter Fachmann, hatte mehrere Bücher veröffentlicht, ein Rechengerät zur astronomischen Standortbestimmung entwickelt und lehrte schon seit der Vorkriegszeit an der Seefahrtsschule. Auch das hatte ich bei Bier und Köhm erfahren und beschloss, jetzt wenigstens den überwiegenden Teil meiner Zeit besser zu nutzen. Ich wollte etwas wert sein, die Jahre der Gesangswettbewerbe waren vorbei. Aber das Lernen fiel trotz solcher Vorsätze schon deshalb schwer, weil wir immer wieder umziehen mussten. Vom DEUTSCHEN HAUS zum Reichsbahnheim in Prerow und von dort zum STRANDHOTEL in Wustrow. Das sah dann so aus, dass ich mit fünf anderen Studenten im STRANDHOTEL ein ehemaliges Einzelzimmer bezog, in dem außer uns drei Doppelstockbetten, ein kleiner Tisch und drei Stühle untergebracht waren. Das war eine recht gute Vorbereitung auf die Wohnverhältnisse auf Typ-IV-Schiffen, aber ungeeignet, um zu lernen und schriftliche Arbeiten zu erledigen. Ich staune heute, dass ich dennoch mit befriedigenden Ergebnissen davorkam.

Freilich, man kann natürlich zudem auch noch Pech haben. Eine Praktikumsreise mit der JOHANN GOTTLIEB FICHTE führte gegen Ende der Studienzeit nach Kuba. Das war eine sehr schöne und unterhaltsame Reise. So kletterte ich zum Beispiel während der Liegezeit in Havanna nach einem gemeinsamen Besuch im TROPICANA nachts mit meinem Freund Helmut F. über den hohen Maschendrahtzaun, der eine luxuriöse Badeanlage namens RIO CRISTAL umgab. Weil wir den Sprungturm eifrig nutzten, muss man uns gehört haben, obwohl wir nur mäßig angetrunken waren. Jedenfalls erschienen plötzlich Milizionäre, fuhren uns in ihrem Jeep zum Hafen und bestanden darauf, einen Verantwortlichen zu sprechen, der bestätigen sollte, dass wir einer befreundeten Nation angehörten. Der Verantwortliche war Walter Steinfatt, geweckt von der Gangwaywache. Die Miene, mit der er mich ansah, war überaus eindrucksvoll.

Es gab noch ein Ergebnis der Zeit in Wustrow, das vielleicht mitteilenswerter ist. Meine Zuneigung zum Meer wurde zuvor von Literatur, von Erzählungen meines Vaters und natürlich von eigenen Erlebnissen als Lehrling und Matrose bestimmt. Nicht ganz unwesentlich waren wohl auch frühere Fahrradtouren zum Zeltplatz in Prerow gewesen, die ich während der Sommerferien mit Mitschülern unternahm. Allerdings dürften dabei Anblicke am FKK-Strand einprägsamer gewirkt haben. Wustrow jedoch verschaffte mir nun nachhaltigere Einblicke. Ich lernte Einheimische kennen, las Käthe Miethes Bücher über das Fischland und verbrachte viele Stunden am Strand – durchaus nicht immer so wie Caspar David Friedrichs MÖNCH AM MEER, aber zuweilen nachdenklicher als früher.

Bis zu jenem Tag, an dem mir in der Aula das Patent überreicht wurde. In der Urkunde stand allerdings nicht A3, Kapitän auf Kleiner Fahrt, sondern A5-II, Schiffsoffizier auf Großer Fahrt. Das war, neben der beengten Unterbringung, ein weiterer Hinweis darauf, wie dringend wir zur Besetzung hinzukommender Schiffe gebraucht wurden. Wie es weitergehen sollte, erfuhr ich sofort: Einsatz als IV. Offizier auf dem Kühl- und Fruchtschiff FRITZ REUTER. „Du fährst jetzt also Bananen umher“, spottete ein früherer Bordkamerad, „da hast du ja endlich mehr Zeit zum Lesen.“ Aber diese Aussicht gefiel mir gar nicht, denn meine Vorstellungen von der Seefahrt waren gänzlich mit der Stückgutschiffahrt verbunden, und ich würde noch viel lernen müssen, bevor man mir irgendwann eine Stückgutladung anvertraute. Überdies stellte sich heraus, dass von übermäßiger Freizeit zum Lesen nicht die Rede sein konnte. Nach der Seewache wurde die Kombi angezogen, um mit dem Gasspürgerät den Kohlendioxidgehalt in den Laderäumen zu messen. Wenn der zu hoch war, dann kroch man schnüffelnd im kalten Lüfterwind auf den aufrecht gestauten Bananenbüscheln – wir nannten sie Stauden – umher, bis reife Büschel gefunden waren. Die sonderten nämlich Kohlendioxid ab und ließen weitere Büschel reifen. Taschenbandförderer wie auf anderen Fruchtschiffen gab es nicht. Die FRITZ REUTER ex DUBREKA hatte während des Krieges auf Stapel gelegen, und so mussten wir die fast einen Meter messenden, schweren Büschel knapp unter den Decksbalken voran zerren und zum Windenhaus hinauf hieven. Zudem waren Fruchttemperaturen mit dem Stechthermometer zu messen und manches sonst zu verrichten – lange Zeit vor dem Mittagessen kam man selten wieder ans Licht. Wer Bananen in Kartons aus anderen afrikanischen Häfen, von den Kanaren oder aus der Karibik und aus Mittelamerika verschiffte, der hörte erstaunt von dieser besonderen Ladungsfürsorge auf den zwei ostdeutschen Fruchtschiffen, aber irgendwie fühlten wir uns ganz wohl dabei, wenn wir nicht als seegehendes Reifehaus umherfuhren.

Geladen wurde in Guinea, nämlich in Conakry und Benty, gelöscht in Nantes. In guter Erinnerung sind mir Ausflüge, die wir in der Freizeit unternahmen, meist zum Baden an Stränden

der Losinseln, aber manchmal auch ins Landesinnere. So nach Dubreka, wo uns ein Führer erwartete, mit dem wir auf den tausend Meter hohen KAKOULIMA stiegen. Der Berg gleicht im Umriss einem kauernenden Hund, der den Kopf in eine Wolke steckt. Er wird deshalb von Einheimischen „Rauchender Hund“ genannt und war mein erster afrikanischer Berg. Auch diese Erfahrung sollte sehr viel später Folgen haben: Da bestieg ich drei der höchsten Berge des Kontinents und schrieb Bücher darüber. Man steht dort hoch über Ebenen, durch die Herden ziehen, als ob es uns nie gegeben hätte. Über Wäldern, in denen unsere Pfade schnell vergehen. Nur eines fehlt im Bild der Ewigkeit – das Meer.

Während die Offiziere bisweilen entfernte Ausflugsziele wählten, nicht zuletzt wurde diese Wahl natürlich von den Kosten bestimmt, suchte die Mannschaft eher eines der zahlreichen Tanzlokale auf, aus denen ein mörderischer Radau drang, den man noch im Hafen hörte. Konnte jemand ausdauernd tanzen, dann fand er schnell eine Partnerin. Das geschah übrigens damals – Südafrika ausgenommen – auf dem gesamten Erdteil, auf dem, so habe ich es immer wieder gesehen, junge Frauen unbeschwert mit den Söhnen und Enkeln der ehemaligen Kolonialherren tanzten. Wenn ihnen nationalistische Politiker dort inzwischen nichts anderes eingeredet haben, dann tun sie es vermutlich weiterhin, und das „postkoloniale Erinnern“ hierzulande sollte jenen überlassen bleiben, die damit Geld verdienen: Den Angehörigen der mit Steuergeldern am Leben erhaltenen Berufsstände und Organisationen, für deren einfältige Ideologie ein Seemann, der wirklich an der Buntheit der Welt teilhatte, nur Verachtung empfinden kann.

Im Hinblick auf „hartes“ Taschengeld stand ich als Nautischer Offizier nun viel besser als zuvor da, wenngleich Devisen noch immer knapp waren. Mein westdeutscher Kollege, der ohnehin wesentlich mehr verdiente, blickte befremdet, sofern das Thema sich wegen seiner Fragen nicht vermeiden ließ. Gewöhnlich gelang es, Gespräche darüber zu unterlassen. Ich war ja eigentlich zufrieden. Unerfreulich schien allein, dass in Conakry nur französische Filme gezeigt wurden. Da war meine Phantasie gefragt, denn ich verstand so gut wie kein Wort. In den zuvor besuchten Ländern hingegen wurden amerikanische und englische Streifen nicht synchronisiert. Mein Englisch besserte sich daher mit jedem Kinobesuch schon deshalb, weil ich inzwischen ganze Filmdialoge auswendig hersagen konnte. Zugleich halfen mir mit der Seefahrt verbundene Filme wie *THE WRECK OF THE MARY DEARE* oder *THE CAINE MUTINY*, die Konturen künftiger Haltung zu finden. Nein, ich sah in der Tat keinen Grund zu klagen. Schon gar nicht in einem der Strandlokale, in denen ich gern saß und in denen man für wenig Geld eine Languste und eine Flasche Chardonnay bestellen konnte.

Oder in Benty, einem Hafen im dampfenden Urwald, einst ein Sammelpunkt für die Verschiffung von Sklaven, die während irgendwelcher Stammeskriege von Afrikanern für den transatlantischen Sklavenhandel zusammengetrieben wurden. Die Stauer arbeiteten dort im Gegensatz zu anderen Häfen willig und zuverlässig, sodass man in Ruhe große Fische angeln, Joseph Conrad lesen und dabei unerwartete Entdeckungen machen konnte. Ein Schiff zu führen, war nämlich damals eine Kunst gewesen. Der Kapitän eines Vollschiffes musste mehr als zweihundert vorgeschriebene Kommandos kennen, damit er die Windmaschine beherrschte, die unvergleichlich komplizierter als heutige Maschinen zu bedienen war. Nun, man verstand ihn, also konnten „Leute vor dem Mast“ sich in solcher Hinsicht mit ihm messen. Für den Kapitän und seine Steuerleute waren freilich – wie auch heute – noch weitere Kenntnisse vonnöten, wie solche über Wind und Wetter, Seegang und Strömungen, Erdmagnetismus und magnetische Deklination, Seekarten sowie nautische und astronomische Tafelwerke, Navigationsinstrumente und Logge, über Gestirne und Gezeiten, etwas sphärische Trigonometrie und manches sonst. Im Gegensatz zu unserer Zeit wurde jedoch

nicht allein mit Wissen und technischen Hilfen, sondern auch mit Gefühlen und Eingebungen navigiert, die sich schwerlich beschreiben lassen und die sich erst nach Jahren auf See einstellten. Und schließlich waren frühere Kapitäne und Schiffsoffiziere zuweilen selbst in charakterlicher Hinsicht Navigatoren. Navigation hieß vor der Zeit von Satelliten übermittelter Ortsbestimmungen gewöhnlich nur, unbeirrt einer Linie, der kürzesten Verbindung zwischen zwei Punkten, zu folgen. Aber diese Linie war ein unerreichbares Ideal, weil eine Fahrt durch das Wasser niemals der Fahrt über den Grund entspricht, weil Winde, Strömungen und andere Einwirkungen das Schiff von der Kurslinie drängen. Heute kann ich sofort darauf reagieren. Die Navigation unserer Vorfahren jedoch erforderte Bewusstsein von Unvollkommenheit, verlangte schöpferischen Zweifel, beharrliches Erwägen und Ermitteln des wirklich Erreichten. Und wenngleich also das Handwerk des Navigators vorwiegend aus Winkelzügen bestand, bewirkte sein ständiges Bemühen um das Ideal, obschon nicht häufig, dass ihm auch charakterliche Geradlinigkeit eigen wurde.

Neben den Reisen nach Guinea gab es andere, die nach Kuba und Mexiko oder zum Beispiel – das war die sicherste Seereise meines Lebens – mit einem völlig mit Kork beladenen Schiff von Porto nach Tampico führten. Wir Nautiker verstanden uns gut miteinander, und Kapitän Heinz Propp war einer – wie es für mich späterhin auch Adolf Zinn sein sollte – jener väterlichen Kapitäne, die in uns recht unerfahrenen jungen Männern keine Untergebenen, sondern ihre Nachfolger sahen. Ich wurde III. Offizier, aber ich



Die erstmalig mitreisende Ehefrau in London, Portobello Road (1970)

wollte weiterhin zurück zur Stückgutschiffahrt, von deren fordernder Seite ich noch wenig ahnte. Als dann ein IV. Offizier mit uns gefahren war, ergab sich eine Gelegenheit zum Wechsel auf die ERNST SCHNELLER. Etwas Schöneres als diese Typ X-Schiffe, auf denen ich nun die meiste Zeit – und häufig gemeinsam mit meiner Frau – tätig gewesen bin, hat es für mich nie gegeben. Auf der SCHNELLER eröffnete mir Kapitän Zinn dann nach einer Indienreise, ich sei nun sein II. Offizier. Damit war ich mitten im zuvor ersehnten Ladungsgeschäft. Wie das verlief, habe ich freilich bereits in den BORDGESCHICHTEN XX geschildert, und da ich gewöhnlich nur hin und wieder aus eigenen Texten abschreibe, soll es damit genug sein.

Danach kam ich nochmals – es war 1966 – nach Wustrow. Weil es eine gute Zeit war, eine Zeit, in der sich Leistung lohnte, auch wenn es dafür weniger Geld als Anerkennung gab, eine Zeit, in der von staatlichen Behörden auferlegte Beschränkungen aller Art noch straflos umgangen werden konnten. Den Antrag für ein zwei Jahre währendes Aufbaustudium zum Patent A6, zum Kapitän auf Großer Fahrt, hatte mir jedenfalls diesmal niemand ausfüllen müssen. Bevor die Aufnahmefeier begann, stand der Ehrengast Walter Steinfatt am Zugang zur Aula und flüsterte ungläubig die Namen jener, mit deren Erscheinen er nicht gerechnet hatte – meiner war darunter. Zum Glück musste er dann nicht sehen, wie alte Bräuche in der Gaststätte FRITZ REUTER oder bei Franz in der Lindenstraße wiederholt wurden oder wie ich gemeinsam mit Ulf L. meine beim A3-Studium erworbene Kenntnis des STRANDHOTELS missbrauchte, während unsere Freunde sich die Strandkörbe mit den letzten Urlauberinnen

teilten. Dann, im Spätherbst, wurde es still in Wustrow. Wir bewohnten wie andere zu dritt ein hinreichend großes Zimmer im Internat, in dem nun wenigstens ein großer Arbeitstisch Platz fand. Streit gab es nur hin und wieder um das einzige Waschbecken. Mir war es wichtig, dass ich auf einem Möbelstück neben der Kojen endlich einen Plattenspieler aufstellen konnte – auf See gab es schließlich wenig Gelegenheit, Platten zu hören, weil die Nadel in Seegang und Dünung oft eigenwillige Tänze vollführte. Ich wurde Mitglied im tschechischen SUPRA-PHON-Ring, der mir sowohl klassische Musik als auch die Volksmusik jener Völker nahebrachte, deren Küstenstädte ich besucht hatte oder künftig besuchen wollte: Da erklangen nun nacheinander das Lied mexikanischer Mariachi-Sänger, die eine weiße Taube besingen und die Swahili-Weise vom Fluss, der zwei Liebende trennt. Die Musik übernahm somit den Part des Kinos. Die Filmvorführungen konnte ich schließlich nicht auswählen, und sie fanden überdies hin und wieder nicht vollständig statt, weil der Vorführer bisweilen fröhlich betrunken war und irgendwo eine Filmrolle vergessen hatte. Handelte es sich dabei um einen Kriminalfilm, so stieg er schwankend auf die Bühne und bot mit schwerer Zunge an, den fehlenden Teil zu erzählen. Mein Gott, wie die Aula wackelte, so wurde da gepfiffen und gelacht.

Es änderte sich noch mehr. Mir wurde ein Leistungsstipendium zugesprochen, und ich wusste das zu schätzen, seit ich erfahren hatte, was mich der Besuch einer westdeutschen Seefahrtsschule kosten würde. Gewiss, die Handelsflotte war für die DDR ein wichtiger Devisenbringer, die Seefahrtsschulen in Wustrow und Warnemünde waren notwendige Investitionen. Wir wurden ganz einfach gebraucht, und man kann nicht sagen, wir wären dafür besonders gut bezahlt worden. Die Erkenntnis, dass wir in einer Mangelwirtschaft lebten – das betraf sowohl Arbeitskräfte als auch Erzeugnisse – musste mir damals allerdings noch hin und wieder durch meine kritischer veranlagte Frau vermittelt werden. Sie schickte mich zum Beispiel, wir hatten uns gerade kennengelernt, zum Zwiebelkauf in den Wustrower Gemüseladen. Es gab nämlich damals in der DDR seit einer Ewigkeit keine Zwiebeln, und die empörte Verkäuferin hielt mir eine gehörige Standpauke. Aber alle Einsicht, dann allmählich gewonnen lange bevor all der von den unerträglichen Medien aufgeheizte Mief 1989 aus dem Land entwich, als ob jemand ein Fenster weit aufgerissen hätte, als die Hetze, die Spitzelei, die Verlogenheit, die Bedrohung und die Verfolgung endeten, haben mich – auch deshalb, weil das alles jetzt wiederkehrt – nicht bewegen können, in einen Brunnen zu spucken, aus dem ich getrunken hatte. Etwas habe ich in meinem Leben gelernt: Es gibt in der Welt eine Unzahl von Ansichten, Meinungen, Gewissheiten, Überzeugungen und Anschauungen, mit denen man irgendwie leben und die man ertragen muss. Jeder mag glauben, was ihm guttut. Doch man muss sich abwenden, wenn Gauner und Schlaumeier vorgeben, nur sie würden höheren gemeinschaftlichen Zielen dienen und wenn ihr Anspruch totalitär wird.

Nun gut – es war von meiner Frau die Rede, und das muss wohl erklärt werden: Sie hatte ihre schwangere Freundin begleitet, die mit einem in Wustrow studierenden Seemann verheiratet war. Ein Zufall führte uns zusammen. (Wiederum ein später Dank an Vater, der gesagt hatte: „Wenn du es ernst meinst mit einer Frau, sieh’ dir ihre Schuhe an.“) Wir liefen bald bis nach Born, um dort, fern vom Trubel in Wustrows Gaststätten, Wein zu trinken. Dabei redete ich so viel wie noch nie zuvor in meinem Leben, versuchte es auch mit einer bewegenden Gesangsdarbietung von ROLLING HOME („Cheer up, Jack, bright smiles await you, from the fairest of the fair ...“), aber eigentlich war das alles gar nicht notwendig, weil wir schon wussten, dass wir zusammengehören. Wir sind dann später sieben Jahre lang gemeinsam gefahren. Dass das nicht immer leicht war und von einigen in der Reederei nicht gern gesehen wurde, habe ich allerdings ebenfalls schon in einer früheren Ausgabe der BORDGESCHICHTEN erzählt und möchte es nicht wiederholen.



Gedenktafel für Studienrat Walter Steinfatt im Ostseebad Wustrow

Am Ende des Aufbaustudiums bescheinigten mir das Patent und eine Urkunde, ich sei „berechtigt, die Berufsbezeichnung ‚Kapitän auf Großer Fahrt‘ zu führen.“ Die folgende Ernennung zum I. Offizier stimmte zuversichtlich, aber da hatte ich nicht bedacht, dass zwischen mir und den Annehmlichkeiten des beruflichen Aufstieges noch fünfhundert Baumstämme, ein paar tapfere Alttonnageschiffe und das Fahrtgebiet Westafrika lagen. Was Letzteres betrifft, antwortete mir ein erfahrener Ladungsoffizier, als ich ihn noch in Wustrow nach Besonderheiten der Westafrikafahrt fragte: „Fahr' nach Ribnitz, kauf' dir einen Ziegenstrick und häng' dich an eine der schönen Erlen am Bodden.“ Ein Ratschlag, den ich uneingeschränkt weitergeben möchte. Und deshalb bin ich wohl eine Szene aus einem westafrikanischen Hafen schuldig – nein, kein Wort von den korrupten uniformierten Gaunern, der Zoll vorneweg, die dort Reeder und Seeleute erpressen, kein Wort von ständig bestohlener und mutwillig beschädigter Ladung oder von den Schutthalden der Entwicklungshilfe, den vergammelnden und zerstörten Millionenwerten, die wir auf den Kais zwischen Sierra Leone und dem Kongo sahen, kein Wort über die trotz des Einsatzes der Marine anhaltenden Bandenüberfälle auf Schiffe und ihre Besatzungen – nicht nur in Nigeria. Also: Die meisten Leser hier werden wissen, wie tropische Hölzer zu uns gelangen. Das tun sie natürlich in den Laderäumen von Schiffen, aber da müssen sie erst einmal hinein. Sofern sie mit dem Bordgeschirr geladen werden, ziehen Drahtseile die tonnenschweren Stämme mit der Kraft von Winden solange hin und her, bis sie ihren Platz in der Luke gefunden haben. Nicht beliebig, sonst bewegt sich das nasse, von Algen bewachsene Holz später trotz Kettenzurrung im Seegang. Abachi, Bilinga, Bongossi, Dabema, Denya, Iroko, Moabi oder Okoumé: So heißen diese Hölzer in Westafrika, und schwer sind sie fast alle. Wenn solche Stämme geladen werden, dann geschieht es nicht selten, dass es knallt und ein Decksring samt dem daran befestigten, einen halben Zentner schweren Block umherfliegt oder – schlimmer noch – dass ein Drahtseil bricht. Wer von letzterem erfasst wird, den holt allemal der Sensenmann. Wenn man überdies weiß, dass in jedem Augenblick ein überlasteter Ladebaum herunterfallen kann, dann schafft dergleichen eine Arbeitsstimmung, in der man einander schätzen lernt, ohne dabei viel zu plaudern.

Es mag sein, dass Holzladung inzwischen nur noch von Kränen bewegt wird. Damals mussten die Bordwinden damit fertig werden. Nicht nur die. Einheimische Hafenarbeiter hockten sprungbereit auf den Steuerpulten und lenkten den Zug der Drahtseile: „Bullrope, bullrope, bullrope, oohh, oohh ... big juju, big juju!“ Es sah tatsächlich wie Zauberei aus. Die Drähte jaulten, die Blöcke knirschten, aber das gefürchtete Krachen blieb meist aus. Denn die Burschen auf dem Windenhaus beherrschten ihr Gewerbe. Krachte es dennoch einmal, dann sprangen sie geschickt in irgendeine Deckung. Für uns gab es dabei wenig zu tun, und wir hielten uns „aus dem Kinken“. Aber am Ende eines solchen Tages geschah



MS THEODOR KÖRNER beim Laden von tropischem Holz in Lagos (1962)

es durchaus, dass es zum achtungsvollen Handschlag mit Windenfahrern oder sogar zum Gespräch bei einer Flasche Bier kam. Das war nun keine proletarische Verbrüderungsszene, wie man sie manchmal in linkem Schrifttum beschrieben findet. Solche Augenblicke der Wertschätzung hielten auch niemanden davon ab, anschließend in der Mannschaftsmesse unter Gelächter vorzuführen, wie die „Kohlensäcke“ von den Steuerpulten gesprungen waren, als irgendetwas durch die Luft flog. Wenn man den Mitgliedern dieser nicht besonders gefühlvollen Gemeinde nun hätte einreden wollen, sie seien wegen ihrer Wortwahl Rassisten, dann wäre das zum einen kaum verstanden worden und zum anderen nicht ganz ungefährlich gewesen. Gemeinsam erlebte Gefahr, Respekt vor der Arbeit anderer, wogen schwerer als unterschiedliche Herkunft oder Vorurteile. Diese Männer hatten im Gegensatz zu den Schreihälsen, die sich nunmehr für weltoffen halten, im Wortsinne erfahren, dass Achtung, wie auch Selbstachtung, überall nur durch sinnvolle gemeinsame Tätigkeit wächst und nicht herbeigeredet werden kann.

Die Holzfahrt nahm für mich ein schlimmes Ende, als auf MS ELBE abgerissene Decksringe wieder angeschweißt wurden und dabei Ladung in Brand geriet. Die Betriebszeitung VOLL VORAUS verkündete sogleich, gegen den „I. Offizier L.“ werde ermittelt. Ich saß, da ich zu meiner Frau gezogen war, fern vom Meer in Thüringen herum und korrespondierte mit einem Rostocker Rechtsanwalt, bis dann nach Wochen ein erlösendes Schreiben der Staatsanwaltschaft eintraf. Gleichzeitig erhielt ich ein versiegeltes Päckchen mit der Aufschrift DOKUMENTE, darin mein Seefahrtbuch. Damit und mit der WILHELM FLORIN konnte ich nun endlich Kurs auf Ostafrika nehmen, zur Küste der Makondeschnitzer, deren dunkle, seltsame Werke ich im Britischen Museum bewundert hatte, als ich noch als Matrose nach London fuhr.

So endet meine Geschichte dort, wo ich sie begonnen habe. Dabei gäbe es noch viel zu erzählen: Von den Schiffen RHÖN, SPREEWALD, ANTON SAEFKOW und ALBIN KÖBIS, die wir immer wieder wechseln mussten. Denn meine Frau hatte ihren Beruf aufgegeben und einen Lehrgang für Stewardessen in Rerik besucht, aber es war schwierig, gemeinsam zu fahren. Mal wurde hier keine Chefstewardess oder Stewardess und dort kein Chief Mate gebraucht. Nur selten verlangte man nach beiden gemeinsam. Zudem witterten manche Begünstigung, und die Politabteilung bedrängte meine Frau, sie solle endlich kündigen und meiner Karriere nicht mehr im Wege stehen, weil die Herren etwas mit mir allein vorhatten. Wir hielten das aus – es war nichts im Vergleich mit unseren gemeinsamen Erlebnissen in der Welt unter dem Spiegel des Roten Meeres, in den Weiten der ostafrikanischen Savannen oder bei Landgängen an Afrikas und Indiens Küsten. Doch dann kam der erste Schlag: Meine Frau wurde krank und musste von Kapstadt zur Operation nach Deutschland geflogen werden. Als sie sich erholt hatte, nahm sie ihre Tätigkeit an Bord wieder auf. Denn ein Leben ohne Seefahrt war für uns nur schwerlich vorstellbar. Aber einige Jahre später flog ich dann von Aden auf den Operationstisch.

Ich hatte mein erstes Buch schon an Bord geschrieben und veröffentlichte weitere Bücher. Meine Frau fand eine Tätigkeit bei der DEFA. Trotz vieler Bemühungen auf Rügen und anderswärts ist es uns nie gelungen, das erträumte Haus am Meer zu kaufen. Deshalb blieben wir am Stadtrand Berlins und dennoch in der Nähe des Meeres. Zunächst, während der Zeit der DDR, wohnten wir – bald mit unserem Sohn – in jedem Jahr wochenlang bei einem Fischer in Kranevo am Schwarzen Meer und später, nachdem unser Freund Georgios Koutoufas aus dem Sudan fliehen konnte, auf den Ionischen Inseln. Nach seinem Tod reisten wir immer wieder an die türkische Südküste und waren in den Herbstmonaten Gäste der Familie V. in Vitt am Kap Arkona. Noch heute fahren wir, auch wenn der Abschied vom Meer nahe ist, Jahr

für Jahr zum Windland Wittow, zur herben Küste Rügens. Die vielen Jahre nach dem Ende unserer Fahrenszeit haben uns wunderbare Erlebnisse gebracht, und dennoch fehlte etwas. Wenn wir, wie alte Leute das zuweilen tun, beisammen sitzen und unseren Erinnerungen nachhängen, dann sind wir einig, dass die Jahre der Seefahrt unsere besten waren. Zum Beispiel war mein liebster Platz auf See die Brückennock an der Steuerbordseite – neben mir die Kaffeetasse auf der Kreiselkompassochter, voraus ein Sonnenaufgang „aus erster Hand“ und unter mir fast fünfzig schlafende Menschen, die darauf vertrauen konnten, dass ich wachsam war.

Dreierlei Salziges, hat die dänische Schriftstellerin Karen Blixen geschrieben, würde uns helfen, das Leben zu bestehen: Schweiß, Tränen und das Meer.

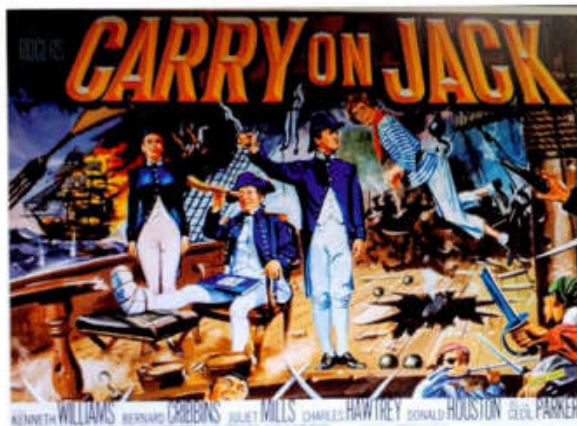
Walter Jangel

Treffpunkt Goldbroiler

Wie üblich war vor Auslaufen Rostock immer noch etwas in Sachen persönlicher Reiseausrüstung/-vorbereitung in der Stadt zu erledigen. Sei es, dass der Seemann sich noch einmal ordentlich die Haare schneiden ließ oder sich mit Kleinbildfilmen, Kosmetika und anderem ausrüstete oder wenn sich Chance und Zeit bot, speiste er noch einmal landüblich. Oft genug wurde dazu der „Goldbroiler“ in der Kröpeliner Straße angesteuert. Meistens standen dann eine tomatisierte Brühe mit Broilerherzen, ein halber Broiler mit Chips und etliche Glas Bier vom Fass auf dem Speiseplan. Ein Bier vom Fass während der Reise zu trinken, darauf bestand so gut wie keine Chance. So ergab es sich, dass eines Tages mein Weg zur Mittagszeit in den „Broiler“ führte. An einem gänzlich unbesetzten Tisch konnte ich Platz nehmen. Dieser Zustand hielt aber nicht lange an. Bald setzten sich zwei Lords dazu. Sie ließen sich eindeutig zuordnen, trugen sie doch die übliche Landgangsbekleidung des DSR-Seemannes: Niethose, Khakihemd und Lederjacke. Es schien, als hätten sie sich nach längerer Zeit wieder einmal getroffen. Zu erzählen gab es viel. Gesprächsthema: DSR, Bordbetrieb und Bordleben. Ich knabberte genüsslich an den Broilerknochen, hörte zu und amüsierte mich. Zwischenzeitlich hatte sich noch ein Vater mit seiner Tochter am Tisch niedergelassen. Die beiden Lords ließen sich auch über die Versorgung mit Filmen für das Bordkino aus. Auch der berühmt-berüchtigte „Held im Hemd“ kam zur Sprache.

Dazu müssen zum weiteren Verständnis einige Bemerkungen vorausgeschickt werden. Der Film stammte aus dem Jahre 1964 und war im Westen unter dem Titel „Ist ja irre – 'ne abgetakelte Fregatte“ bekannt. (englischer Originaltitel: „Carry On Jack“) Bis zu welchem Zeitpunkt dessen Filmrollen auf dem Schiffen der DSR kursierten ist nicht bekannt, aber eine große Zahl von DSR-Seeleuten und wohl auch von Lesern der BORDGESCHICHTEN wird sich noch der Filmhandlung erinnern können.

„Wir befinden uns 1805 mitten im britisch-spanischen Seekrieg. Kapitän Fearless hat nur einen Wunsch – einen ruhigen Schreibtischposten.



Doch dummerweise bekommt er das Kommando über die königliche Fregatte VENUS. Zu diesem Schiff ist auch der Held des Films, Albert Poop-Decker, als Midshipman abkommandiert worden. Dummerweise werden ihm in einer Spelunke seine Papiere und seine Order gestohlen und er selbst wird schanghai – ironischerweise auf sein Schiff, die VENUS. Niemand will ihm glauben, dass er Midshipman



Poop-Decker ist, denn eine andere Person gibt sich für ihn aus. So muss er in den sauren Apfel beißen und als einfacher Matrose schuften. Nur der ebenfalls entführte tölpelhafte Walter Sweetley hält zu ihm.

Währenddessen rumort es in der Mannschaft und unter den Offizieren, da Kapitän Fearless allen Gefechten, allen Aussichten auf Ruhm und Beute aus dem Weg geht. Es kommt zu einer (Art) Meuterei, in dessen Verlauf Kapitän Fearless, Poop-Decker, Sweetley und der falsche Poop-Decker, der in Wahrheit eine Frau ist, das Schiff verlassen. Natürlich ist das aber noch nicht das Ende, und die Chance zur Bewährung für die vier Helden wird noch kommen." (nach Wikipedia)

Der eine der Lords erklärte: „Den haben wir an Bord behalten und der geht auch nicht wieder zurück zur Reederei. Der wird nur einmal pro Reise gezeigt. Den anderen Scheiß kannst du bis auf wenige Ausnahmen vergessen.“ Nun war es dem Vater, der ja auch mithören musste, offenbar zuviel. „Entschuldigung, darf ich auch mal was dazu sagen? Ich bin derjenige, der für die Filmbelieferung verantwortlich ist. Es existiert ein Zuteilungsschlüssel, nach dem prozentual die einzelnen Themen in die Filmtaschen gepackt werden.“ Es sei doch klar, dass Schiffe, die sieben Monate auf Reise gehen, vom Umfang her anders ausgerüstet werden, als solche, die nur vier Wochen weg sind. „Wir würden auch nur Unterhaltungsfilme einpacken wollen, aber das geht von der vorhandenen Menge her schon nicht.“ Damit erfuhren die beiden Lords aus sehr berufenem Mund, welche „Sorgen“ an Land bestehen.

Offenbar war denen aber völlig unbekannt, dass man in der Republik mit etwas Nachhilfe fast jedes Problem zu seiner Zufriedenheit lösen konnte. Dazu wäre, wie in diesem Fall, nur ein engagierter Besteller nötig gewesen, der einmal die Mitarbeiter der Abteilung „Not und Elend – Bereich Film“ mit einem Päckchen Kaffee besucht hätte. In diesem Falle wäre so manches hinzubiegen gewesen. Zumindest habe ich das erreicht, wenn ich mir die Tonbänder für die Reise vor Ort selbst aussuchte. Eine per Band aufgezeichnete Plandiskussion hielt ich für eine Sieben-Monate-Reise nicht für gerade erbauend. Wichtiger erschien mir da schon ein reichhaltiges Sortiment an Unterhaltungsmusik der leichten Muse für die Coffee-Time.

Meinen anderen Mit-Gästen am Tisch hörte ich weiter amüsierend zu. Sie wussten nicht, dass da noch ein weiterer DSR-Insider am Tisch saß. Eventuell erfahren sie es hier an dieser Stelle.

Als ein Autor der ersten Stunde seit Band I der BORDGESCHICHTEN kann ich versichern, in all den vielen inzwischen vergangenen Jahren waren die mit dem Schreiben verbundenen schönen Erinnerungen angenehme Rastplätze auf dem Weg durch die Zeit. Ich glaube, die Vielzahl der anderen Autoren wird mir nicht widersprechen.

Von der (Lese-)Kultur an Bord

Neben den acht Stunden Wach- oder Tagesdienst, den in der Regel acht Stunden Schlaf, einer guten Stunde zur Einnahme der Mahlzeiten verblieb dem Seemann immer noch eine gewisse lose Zeit. Während dieser konnte er ob seines Schicksal Trübsal blasen oder sich den schönen Dingen des Lebens zuwenden, wie Hafenbräu und Weinblattsiegel im stillen Kämmerlein oder in froher Runde, anschließend Schiffe in die leeren Schnapsflaschen zwängen, zu allem Überflus Parteiversammlungen und andere einschlägige Lustbarkeiten. Manchmal verirrte er sich auch in die Belletristik, öfter aber noch auf die unterste geistige Höhe des gedruckten Wortes.

Unser Einstellungsjahrgang 1964 war der erste, der nur ein Jahr auf einem Fracht- und Lehrschiff lernte und im 2. Lehrjahr auf die sogenannten Produktionsschiffe verteilt wurde. Auf MS HEINRICH HEINE stiegen wir mit zweieinhalb Monaten Verspätung auf, weil sich zum Lehrbeginn am 1. September 1964 das Schiff noch auf Reise befand. Die Zwischenzeit überbrückten wir im Sportpark auf dem Rabenberg im Erzgebirge. Schon dort und dann an Bord empfanden wir den Unterricht als anspruchsvoll. Darüber hinaus mussten auch noch Hausaufgaben erledigt werden. Der Sonntagsabend zählte bis 15 Uhr als Arbeitstag. Hinzu kamen diverse Belehrungen, Versammlungen, „freiwillige“ Arbeitseinsätze und zur Abwechslung zweimal wöchentlich Kino. Ich selbst gab nach Abstimmungen mit den Ausbildungsoffizieren in meiner knapp bemessenen Freizeit Nachhilfeunterricht. So blieb nicht viel Zeit, sich etwa schöngestiger Literatur hinzugeben. Zu meiner Schande muss ich gestehen, dass ich in diesen wenigen Monaten die Bordbibliothek nicht ein einziges Mal aufgesucht habe, auch kein Bedürfnis danach verspürte.



Der Autor beim Studium des STERN

Natürlich las ich wie die anderen auch regelmäßig die Bordpresse, die aus dem Funkraum kam und als DIN A4-Seite vor der Messe aushing. Dort interessierten mich allerdings weniger die Mitteilungen über die „Schlacht in der Braunkohle“ oder die „hervorragenden Leistungen der Erntekapitäne“, als vielmehr die oft viel zu knappen Sportnachrichten.

In den ersten zweieinhalb Monaten des 2. Lehrjahres „genoss“ ich eine Wertzeit in der Warnow-Werft Warnemünde. Während dieser Zeit existierte kein gesellschaftliches Leben an Bord. Und in der Nachsaison entbehrte auch das Seebad seiner gewissen Reize.

Im November 1965 wurden hastig acht Lehrlinge von verschiedenen Schiffen zusammengeholt, damit MS FREUNDSCHAFT nach Indien auslaufen konnte. An die körperlich schwere Arbeit und den Wachdienst hatte ich mich schnell gewöhnt. Monatlich mussten wir in der Freizeit einen Bericht darüber schreiben. Das Thema wurde vom Chief Mate vorgegeben. Der Funkoffizier des Schiffes, Wolfgang Siegenbrück, erteilte den Lehrlingen Englischunterricht, auch für einen Teil der übrigen Besatzung. Die Teilnahme war fakultativ und wurde nicht bewertet. Der Kursleiter wollte allerdings schon sehen, dass wir uns in der Freizeit mit dem Stoff beschäftigen.

Die Bordbibliothek habe ich während jener zwei Reisen auf diesem Schiff nur einmal aus Neugierde aufgesucht. Das Angebot hat mich leider nicht begeistert. Für einen 17/18-jährigen bedeutete deren Inhalt hauptsächlich alte Schwarten, olle Kamellen. Das Filmangebot donnerstags und sonntags ließ sich dagegen mit dem Prädikat „Hervorragend“ bewerten. Nach der Lehre wurde ich als Vollmatrose auf 500er-Kümos gemustert. Dabei handelte es sich um 2-Wachen-Schiffe, sodass die Freizeit äußerst knapp bemessen war. Das gesellschaftliche Leben beschränkte sich wegen Mangel an Masse (nur 9 Mann Besatzung) auf vorgeschriebene Arbeitsschutzbelehrungen, die für die Freiwache als Überstunden zählten. Hier konnte nicht einmal die Schiffspresse VOLL VORAUS das Informationsbedürfnis befriedigen, weil nicht vorhanden. Dafür kamen fast im gesamten Fahrtgebiet deutsche Sender herein. An Bord stand auch ein Fernsehapparat in der Messe. Leider war es technisch wegen der unterschiedlichen Fernsehnormen nicht möglich, in allen Ländern West- und Nordeuropas die TV-Programme zu empfangen. Dort, wo es machbar schien, bedurfte es eines zweiten Mannes, um die Antenne entsprechend auszurichten, durchaus eines unterhaltsam-ironischen Bühnenstückes würdig.

Während dieser Zeit interessierte ich mich für die Bordbücherkiste, die für alle Besatzungsmitglieder frei zugänglich war. In dieser Kiste befanden sich etwa fünfzig Bücher, von denen vier bis fünf Titel meinem Geschmack entsprachen. Vor Erreichen eines DDR-Hafens beantragte der Kapitän jeweils den Austausch der Bücherkiste. Einmal wurde ich von zwei Kolleginnen der Kulturabteilung zum Inhalt der Bücherkiste befragt. Sie merkten, dass ich tatsächlich einige Bücher gelesen hatte. Möglicherweise brachte uns das sogar Punkte im sozialistischen Wettbewerb ein.

Kapitän Willy Köpke wusste durch die langen Gespräche, wofür wir auf einem 2-Wachen-Schiff wie dem MS KOSEROW während des Brückendienstes ausgiebig Zeit besaßen, welche Literaturinteressen ich hatte. Über seine Frau ließ er für mich ein entsprechendes privates Weihnachtsgeschenk organisieren, das sie noch liebevoll zeichnerisch ausschmückte. Es handelte sich um einen Band des jährlich erscheinenden URANIA UNIVERSUMS.

In den 60er-Jahren galt es fast als Normalität, dass selbst Lehrlinge an Bord ganz offen Westschmöker und -zeitungen lesen konnten, durften. Vorausgesetzt wurde, dass diese Druckerzeugnisse nicht die Seegrenze der DDR in Richtung Binnenland überschritten. Da die Kümos sehr oft durch den Nord-Ostsee-Kanal fuhren, waren manche Kapitäne bei den NOK-Lotsen schon bekannt. Einige von ihnen brachten Zeitschriften mit, die sie bewusst auf der Brücke liegen ließen. Bei neun Mann Besatzung zirkulierten diese bunten Blätter recht schnell. Einer der Lotsen meinte einmal, dass er sich freue, wenn er ein 500er-DSR-Kümo übernehmen müsse, weil der Dienst dort für ihn fast wie Urlaub sei und er während dieser Zeit die Tageszeitung lesen könne. Daraufhin packte er aus seiner Tasche die Zeitung mit den großen Überschriften aus, fasste sie nur mit Daumen und Zeigefinger an und stauchte sie dreimal senkrecht nach unten. Auf die Frage des Kapitäns, was das bedeuten solle, antwortete der Lotse trocken: „Ich lass' erst einmal das ganze Blut abtropfen.“ Damals gab es noch nicht wie später das tägliche weibliche Aktfoto, sondern fast immer Berichte über Mord und Totschlag. Nun ja, heute schlägt das Pendel im woken Kulturkampf wieder zurück, ganz grässlich hin zum Völkermord.

Was solcherart Lektüre betrifft, so hatte sich mir ein Ereignis während meiner Ausbildungszeit ganz besonders ins Gedächtnis eingebrannt. Auf unserer letzten Reise mit MS HEINRICH HEINE, die unter anderem nach Alexandria und Sfax ging, hatte sich für einige Besatzungsmitglieder die Gelegenheit ergeben, westliche Magazine und Romanhefte zu beschaffen. Auf der Rückreise, noch im Mittelmeer, wurde eine Kontrolle der Lehrlingskammern durchgeführt, bei der einige dieser Druckwerke gefunden und eingezogen wurden. Zwei Tage später wurde ein geplanter Appell auf dem B-Deck abgehalten, wo es neben organisatorischen

Dingen auch um das Ergebnis der Kammerkontrolle ging. An diesem Appell nahm auch Kapitän Erwin Reimer teil, der den Stammkapitän Helmut Queisser für eine Reise vertrat. Wir Lehrlinge besaßen großen Respekt vor diesem Kapitän, konnten ihn aber gut leiden. Uns wurde schnell klar, dass es in der Folgerung nicht um Bestrafung ging, sondern vielmehr darum, uns noch etwas unbedarfte Lehrlinge vor Ärger mit dem heimischen Zoll zu schützen. Und das spielte sich dann in etwa so ab. Ein Lehrling (nicht meine Person) wurde zum Kapitän zitiert und von ihm befragt:

Kapitän: „Bei dir wurden einige Schmöker gefunden. Du weißt, dass deren Besitz nicht erlaubt ist.“

Lehrling (ganz leise): „Ja, Genosse Kapitän.“

Kapitän: „Was sind das für Hefte?“

Lehrling: „Das sind Krimis.“

Kapitän: „Wie heißen diese Krimis?“

Lehrling: „Jerry Cotton.“

Kapitän: „Was bedeutet das?“

Lehrling: „Das ist sein Name, so heißt der FBI-Mann.“

Kapitän: „Was bedeutet der Name?“

Vom Lehrling kam daraufhin keine Antwort, sondern nur betretenes Schweigen.

Kapitän: „Du lernst doch Englisch. Ich will es dir verraten: J-e-r-e-m-i-a-s B-a-u-m-w-o-l-l-e“. Diesen Namen sprach er ganz langsam aus, betonte dabei jeden Buchstaben.

Diese Erklärung von Kapitän Reimer bewirkte bei mir mehr als jede „Rotlichtbestrahlung“. Jedenfalls habe ich später keine Hefte mehr gelesen, die sich um einen FBI-Mann namens Jeremias Baumwolle drehten. Wer jemals zwei solcher Hefte gelesen hatte, konnte mit einigem Talent das dritte Heft selber schreiben. Sie waren alle nach dem gleichen Muster gestrickt.

Im Jahre 1965 wurde dem ökologischen Schutz der Meere noch keine derart große Beachtung wie heutzutage beigemessen. Deshalb ist mir erst viel später bewusst geworden, dass die gesamte „Schund- und Schmutzliteratur“ (es handelte sich um eine beträchtliche Menge) unter Ausschluss der Öffentlichkeit im Mittelmeer versenkt worden sein musste. Ich möchte nicht spekulieren, in welchen Personenkreisen solche Schmöker und Magazine darüber hinaus noch an Bord zirkulierten, die erst auf der Reede Warnemünde ein nasses Grab fanden, auch auf anderen Schiffen als nur dem Fracht- und Lehrschiff HEINRICH HEINE.

Und was zu diesem Thema abschließend zu sagen wäre: Damals war's, als nicht nur DSR-Seeleute noch die deutsche Sprache in Rede und Schrift beherrschten.

Andy Räder

Bordkinos und Filmaustausch in der DDR-Hochseeschifffahrt

Mit einer überschaubaren Länge von 354 Kilometern Küste war die Ostsee der einzige Zugang der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) zu internationalen Gewässern. Dennoch entwickelte sich der sozialistische Arbeiter- und Bauernstaat zu einer der wichtigsten Seefahrernationen weltweit. In den späten 1970er- und frühen 1980er-Jahren besaß die DDR die größte europäische Universalreederei.

Auch an Land wurde das Geschehen auf See aufmerksam verfolgt. Der staatliche Rundfunk gab der interessierten Zuhörerschaft wöchentlich die aktuellen Schiffspositionen durch. Das große Interesse an der Seefahrt ließ diese regelmäßige Durchsage zu einer der meist gehörten Rundfunksendungen der DDR werden und belebte die Sehnsucht der ostdeutschen



Szene aus der Fernsehserie „Zur See“ (1974–1976)

Bürger nach fremden Ländern. Auch das Fernsehen widmete sich dem Fernweh seiner Zuschauer und sendete von 1974 bis 1976 die neunteilige Serie ZUR SEE, deren Handlung auf realen Alltagsereignissen in der Handelsschifffahrt basierte. Mit einer Sehbeteiligung von über sechzig Prozent war sie eine der erfolgreichsten Sendungen des DDR-Fernsehens.

Das Alltagsgeschehen an Bord der Handels- und Hochseefischereischiffe bot fast vier Jahrzehnte ein valides

Spiegelbild des sozialistischen Staates. An Bord besaßen Fragen des alltäglichen Zusammenlebens im Sozialismus, die schwierigen Arbeitsbedingungen sowie politische, wirtschaftliche und kulturelle Probleme ebenso große Relevanz wie an Land. Vor dem Hintergrund sich verändernder Arbeitszeiten in der Hochseeschifffahrt gewann auch die Diskussion um eine gelungene Freizeitgestaltung an Bord an Bedeutung. Bis Ende der 1950er Jahre reichten einzelne Sportaktivitäten, Gesellschaftsspiele und Bücher. In den 1960er-Jahren sollten dann Hörspiele, vorproduzierte Rundfunksendungen und Filmvorführungen das Kulturangebot an Bord erweitern.

Mitarbeiter in den Schifffahrtsbetrieben entschieden, welche Freizeitangebote auf den Schiffen vorhanden waren. Die Auswahl der Filme war eine ihrer Hauptaufgaben. In der offiziellen Betriebsgeschichte des Fischkombinats von 1975 heißt es dazu: „Jedes Schiff hatte etwa 20 Spielfilme an Bord, die auf See untereinander getauscht wurden.“ Dabei wird nicht erwähnt, mit wem dieser Austausch stattfand. Auch Filme werden nicht genannt. Auch die Zeitschrift der Betriebsparteiorganisation der SED im VEB Fischkombinat Rostock DER HOCHSEEFISCHER berichtete gelegentlich über die Filmnutzung an Bord und beschwerte sich beispielsweise über die schlechte Qualität der zurückgegebenen Filmrollen:

„Vielfach werden die Hauptfilme von den Beifilmen getrennt, so daß entweder nur der Hauptfilm oder nur der Beifilm beim Einlaufen abgegeben wird. Auch sind die einzelnen Akte der Filme zum Teil derart lose auf die Spulen gewickelt, daß die letzten Meter der Filmrollen über die Spulen hinausstehen und aus diesem Grunde einfach abgeschnitten und daneben gelegt werden. In anderen Fällen werden die überstehenden Filmmeter durch die Deckel der Blechdosen geknickt und stark beschädigt.“

Zerstörte Filmstreifen konnten nicht mehr an die Besatzungen anderer Schiffe ausgeliefert werden. Es entstand erheblicher finanzieller Schaden. Der Aufruf an die Seefahrer, sorgsam mit den ausgelieferten Filmen umzugehen, war daher verständlich.

In den 1960er-Jahren veränderte sich Leben und Arbeiten auf See maßgeblich. Erste Klimaanlagen kamen zum Einsatz, der Schiffsbetrieb wurde weiter automatisiert und neue Aufenthaltsbereiche geschaffen. Während sich die Besatzungsstärke kontinuierlich verringerte, verlängerten sich die Fahrtzeiten. Das führte zu einem erhöhten Bedarf an Freizeitaktivitäten. Neben individuellen Angeboten wie die Ausleihe von Büchern und Tonbändern, wurden gruppenspezifischen Angebote stufenweise um Bordkinos, Mannschaftssportarten und gemeinsame Hobbyarbeiten aufgestockt.

Insbesondere Filmvorführungen dienten als zentrales Instrument der kulturellen Betreuung an Bord der Hochseeschiffe. Bereits 1958 prüften die Seefahrtbetriebe Mittel und Formen der filmischen Kulturarbeit unter Schifffahrtsbedingungen. 1962 wurden 29 16-mm Filmprojektoren auf Schiffen der Deutschen Seerederei (DSR) installiert. Einige besaßen sogar

Doppelspulen, um den Rollenwechsel während der Vorführung zu erleichtern. 1965 existierten 75 Filmprojektoren bei einer Hochseeflotte von 175 Schiffen. Bereits am 1. Mai 1975 begann der Probetrieb mit Videogeräten auf drei Schiffen. Hohe Valutamittel wurden eingesetzt, um eigens Videotechnik aus nichtsozialistischen Staaten zu erwerben. Hohe Kosten und die komplizierte Beschaffung verhinderten jedoch zunächst eine flächendeckende Einführung der neuen Abspielgeräte.

Für gewöhnlich fanden die Vorführungen in der Mannschaftsmesse statt. Als größter Raum bot dieser Ort die besten Projektionsbedingungen. Einige Schiffe besaßen sogar einen Vorführraum im hinteren Teil der Messe, in dem der Projektor stand.

Der ein bis zwei Quadratmeter große Projektionsraum war nicht klimatisiert. Verantwortlich für die Projektion im Rahmen des Bordkinos war der E-Mix.

Doch woher kamen die einzelnen Filme und wer war für die Auswahl verantwortlich? 1963 entstand bei der DSR und dem VEB Fischkombinat ein Bereich für 'soziale und kulturelle Betreuung'.

Davor wurden die Filme sporadisch



Kinoabend auf MS BLANKENSEE

vom Progress-Filmverleih bezogen. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der kulturellen Betreuung an Bord musste die Bestellung und Belieferung mit 16-mm-Schmalfilmkopien sowie die Koordination zwischen dem VEB Seereederei, dem VEB Fischkombinat, dem VEB DEFA-Kopierwerke und dem Progress-Filmverleih Anfang 1965 vertraglich festgelegt werden. Seereederei und Fischkombinat übermittelten dann dem Filmverleih ihre Filmwünsche. Progress koordinierte die Herstellung der Filmkopien, verhandelte nationale oder internationale Aufführungsrechte und veranlasste die Synchronisation sowie das Kopieren von 35mm- auf 16mm-Filmmaterial. Gleichzeitig garantierte der Filmverleih die kontinuierliche Information über das aktuelle Filmangebot, verschickte Jahresverleihkonzeptionen sowie monatliche Filmeinsatzpläne. Für die erbrachte Leistung sowie die Nutzungsrechte der Filme berechnete der Filmverleih Seereederei und Fischkombinat eine Lizenzgebühr von jeweils 50.000 Mark. Dieser Vertrag wurde am 15. Juni 1972 aktualisiert und die Lizenzgebühr auf 45.000 Mark pro Betrieb gesenkt. Er blieb bis zur Währungsreform 1990 gültig.

1988 wies eine Informationsbroschüre 591 Spielfilme und 7.394 Filmkopien für die Schiffsfahrtsbetriebe auf. Jährlich kamen ca. 100 Filme und 1.000 Kopien hinzu. Ausländische Filme kopierte man üblicherweise in Schwarz-Weiß während DEFA-Produktionen oder Filme aus dem sozialistischen Ländern in Farbe überspielt wurden. Einmal im Jahr fand im Kinosaal des Progress-Filmverleihs in Ostberlin eine kleine Filmmesse für ausgewählte Mitarbeiter der Kulturabteilungen des DSR, des Fischkombinats und der Nationalen Volksarmee (NVA) statt. Dort wurden die Filme für die Schiffsbesatzungen ausgewählt. In einem Filmlager im Rostocker Überseehafen, dem sogenannten 'Blauen Wunder', konnten die Filme von den Schiffsbesatzungen ausgeliehen werden. Seit 1973 gab der VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft Deutfracht/Seereederei eine Broschüre mit den vorhandenen Filmen heraus. Bei der Auswahl hatten die Besatzungen darauf zu achten, die gleiche Anzahl von Filmen aus den vier folgenden Bereichen zu bestellen.

Jeder Film wurde aufgrund inhaltlicher Kriterien – bereits vor der Filmmesse in Ostberlin – in eine der vier Gruppen einsortiert. Die Verantwortung der Filmbestellung an Bord lag meist in den Händen des Kapitäns, Politoffiziers oder E-Mix, wobei sich ihre Einschätzung,

Spielfilmsystematik:

Gruppe I	Gestaltung des sozialistischen Menschenbildes und der sozialistischen Gegenwart
Gruppe II	Antifaschistischer Widerstandskampf, Antikriegsfilmbild, Revolutionärer Kampf (deutsche und internationale Arbeiterbewegung), Nationaler Befreiungskampf (Probleme junger Nationalstaaten)
Gruppe III	Gesellschaftskritische, allgemein-humanistische Filme
Gruppe IV	Unterhaltung

unterhaltenden Filmen nicht immer berücksichtigt: „Wer einseitig ‚Rosinen‘ im Filmkuchen sucht, kann nur einen kleinen Anteil der bestellten Filme erhalten“, heißt es einleitend in der Broschüre über das Kulturangebot 1977/78. Die Besatzungen suchten deshalb alternative Wege, ihre Lieblingsfilme zu sehen. Offiziell gab es zwei Filmvorführungen im Bordkino pro Woche. Viele Seefahrer wollten jedoch auch zu anderen Tages- und Nachtzeiten Filme schauen. Bei längeren Fahrtzeiten kannten die Besatzungsmitglieder bald auch alle Filme auswendig. Einige Seeleute stellten sich eigene Filme zusammen, wie ein Matrose von MS GLEICHBERG 1985 in seinem Seemannstagebuch schrieb: „Da hat einer aus allen Filmen die erotischen Szenen zusammengeschnitten, das war dann ‚die kleine Rolle‘, die lief immer als Vorfilm.“ (zitiert nach Steusloff 1995) Üblicherweise wurden Hauptfilme von Beifilmen getrennt, oder einzelne Akte geschaut. Leider sind keine dieser geschnittenen und neu zusammengesetzten Filme erhalten geblieben.

Um Abwechslung in das Filmprogramm zu bringen, wurden Filme regelmäßig mit anderen Schiffsbesatzungen getauscht. Meist wechselten die Filmrollen in den Liegehäfen ihren Besitzer. Auch auf See etablierte sich rasch ein regelmäßiger Filmaustausch. Altbekannte oder unbeliebte Filme wurden heimreisenden Schiffen mitgegeben. Hier gab es wieder Probleme beim sachgerechten Umgang mit den Filmrollen. Sie wurden ohne Verpackung zurückgegeben oder vertauscht. Wiederholt verschwanden Filmakte spurlos. Das führte dazu, dass der Filmtausch, der anfangs noch erlaubt war, eingeschränkt und später ganz verboten wurde. In der Betriebszeitung des Fiko wurde im Oktober 1965 von besonders schwerwiegende Schäden durch Filmtausch bei ROS 302 JOHANNES R. BECHER berichtet: „1. Von dem Film Der Schwur des Soldaten Pooley fehlt der 4. Akt, 2. Von dem Film Foto Haber fehlt der 6. Akt, 3. der Film Die Abenteuer des Till Ulenspiegel wurde ohne den 1. Akt und 4. der Film Entscheidung am Tartarenhügel ohne den 4. Akt zurückgegeben.“ Ausländische Filme – insbesondere Genrefilme wie Western-, Horror oder Actionfilme – waren sehr begehrt. Hier zeigt sich, dass die Rezeption an Bord von Hochseeschiffen keinen vorgegebenen Wegen folgte und Besatzungsmitglieder eigene Strategien zur Filmnutzung entwickelten.

Wie sich gezeigt hat, war die Geschichte der Filmnutzung in der DDR-Hochseeschiffahrt vor allem geprägt durch die technischen und kulturpolitischen Rahmenbedingungen. Dabei muss zwischen den offiziellen Bewertungen der Mitarbeiter in den Schiffsfahrtsbetrieben, die sich täglich mit der kulturellen Betreuung an Bord beschäftigten, und den individuellen und häufig gegensätzlich verlaufenden Rezeptionsstrategien der Seefahrer unterschieden werden. Dies zeigte sich sowohl bei der Bewertung der Filme, als auch bei Filmauswahl und Filmaustausch mit anderen Schiffsbesatzungen, die dazu dienten die vorgegebenen offiziellen Distributionswege zu umgehen. Das vorhandene Filmangebot war seit den 1970er-Jahren maßgeblich durch die Kategorisierung des Bestandes in vier thematische Bereiche bestimmt, deren Richtigkeit bis zum Ende der DDR niemals in Frage gestellt wurde. Dadurch ergaben sich eine Vielzahl an Korrektur- und

welcher Film sehenswert und unterhaltsam sei, häufig von denen der Mitarbeiter in den Kulturabteilungen unterschied.

In den Abteilungen der kulturellen Betreuung wurden Wünsche nach



Kinoreklame in Buenos Aires

Ausweichstrategien auf Seiten der Besatzungen. Mit den Tauschaktionen wurden die staatlichen Vorgaben zum Bordkino regelmäßig umgangen und individuelle Filmwünsche der Seefahrer konnten so vereinzelt erfüllt werden.

Dieser Text ist eine Zusammenfassung unterschiedlicher Rechercheergebnisse über technische, administrative und kulturpolitische Rahmenbedingungen von Bordkinos auf DDR-Hochseeschiffen und den Austausch von Filmen. Um weitere Lücken in der historischen Rekonstruktion dieses Phänomens zu schließen, wurden 2014 neun medienbiografische Interviews mit ehemaligen Seeleuten und einem Mitglied der DSR-Kulturabteilung durchgeführt. (...) Über weitere Informationen, Hinweise, Anregungen oder Materialien zum Thema Bordkinos und Filmaustausch von Zeitzeugen an andy.raeder@uni-rostock.de. Ich würde mich sehr freuen.

Anmerkung der Redaktion:

Der Seemann musste sich nicht mit den Vorstellungen im Bordkino bescheiden, wo Filme gezeigt wurden, die sich nicht im Wesentlichen von denen unterschieden, welche im CAPITOL in der Rostocker Breiten Straße vorgeführt wurden. Immerhin bestand bis Anfang der 70er-Jahre die Möglichkeit außer mit DSR-Schiffen auch Filme mit den Besatzungen west-

deutscher Schiffe oder anderer Nationen zu tauschen. Das konnte natürlich nur während der Liegezeiten in den Häfen erfolgen. Diese Filme entbehrten allerdings meistens einer deutschen Synchronisation und so ergaben sich bei „A fistfull of Dollars“ („Eine Hand voll Dollar“) oder ähnlichem durchaus Verständnisprobleme vor der Leinwand. Ein Kinoevent an Bord mit Clint Eastwood ist ebenso unvergessen wie „Die glorreichen Sieben“ einst im Speisesaal der Seefahrtsschule Wustrow. Oder „Help!“ mit den Beatles in der OASE auf der Hamburger Reeperbahn, „Butch Cassidy and the Sundance Kid“ („Zwei Banditen“) mit Paul Newman und Robert Redford in Rotterdam, „El Puente Sobre el Rio Kwai“ („Die Brücke am Kwai“) im Instituto Nacional de Cinematografia zu Buenos Aires, eine Südseeromanze mit Elvis Presley im Freilichtkino von Famagusta, „Thunderball“ mit Sean Connery in Alexandria oder Anfang 1964 noch Walt-Disney-Filme in Dauerschleife in einem Kino nahe am Capitol von Havanna.

Kinoflyer aus Veracruz / Mexiko

Die Schmachtfetzen aus der Traumfabrik Bollywood in Bombay eigneten sich allerdings eher für einen Völkerkundler als für einen hartgesottenen Seemann, gleichwohl saß es sich dort weich und gut klimatisiert in den Sesseln.

Die Größe des Vergnügens hing mehr oder weniger nicht nur vom Inhalt der Streifen, sondern auch von der Fülle des Geldbeutels ab. Im Kino sind im Gegensatz zum Theater die billigsten Plätze immer in den ersten Reihen zu finden. Wer dort einst einen Filmklassiker anschaute, der ihm im TV nach Jahrzehnten wiederbegegnet, empfindet Satisfaction wie einstmals die Rolling Stones, hat er doch seine dünnen Devisen an der richtigen Stelle ausgegeben.



Vor einem Kino in Bombay

Wie oft DSR-Seeleute beim Landgang einen Kinobesuch anderen Vergnügungen an Land vorzogen, lässt sich im Nachgang nicht mehr ermitteln. Ebenso ist nicht bekannt, ob ein Seemann sein Geld in einem Kino in Santos verschwendete.



Kinokarten (v.l.o.n.r.u.): Antwerpen, Bombay, Alexandria, Rangoon, Hamburg, Buenos Aires, Famagusta, Rijeka, Hamburg, Marina di Carrara, Stettin, Rotterdam

Redaktion

In der Hafenbar

Woran das Fernsehen der DDR den echten Seemann zu erkennen glaubte

Zwischen 1966 und 1990 wurde im Deutschen Fernsehfunk, resp. Fernsehen der DDR, eine maritime Musiksending im Samstagabendprogramm unter dem Titel „Klock 8, achten Strom“ aus der sogenannten Rostocker Hafenbar vier- bis fünfmal im Jahr ausgestrahlt. Im Oktober 1986 erschien im VOLL VORAUS in Vorbereitung einer solchen Sendung diese Anfrage:

Die Redaktion der Sendung „Klock acht achten Strom“ („Hafenbar“) wendet sich an dieser Stelle mit einer Reihe bunter Fragen an alle Angehörigen des Kombines Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Alle, die auf diese Fragen antworten können oder Kollegen, Verwandte oder Bekannte haben, die die aufgeführten Fragestellungen erfüllen, werden gebeten, sich zu melden. Sie erlangen damit die Chance, Gast der Fernseh-Hafenbar zu werden und am Stammtisch von „Klock achten, achten Strom“ eine dieser Unterhaltungssendungen mitzugestalten.

Und hier die Fragen:

Wer hat besondere Fähigkeiten als Gabelstapler bzw. Kranfahrer. Wer kann Morsen oder Knoten?

Wer hat besondere Fähigkeiten im Tischtennis, Beherrschen eines Musikinstrumentes, im Imitieren von Tönen, Geräuschen und Persönlichkeiten, in Kraftakten (Fass stemmen, Klimmzüge u. ä.) oder Geschicklichkeitsspielen?

Wer glaubt, dass er besonders gute Kenntnisse über fremde Länder, fremde Häfen und ausländische Währungen besitzt?

Wer glaubt, dass er besonders attraktive Souvenirs aus fremden Ländern besitzt?

Wer meint, dass er vor der Kamera „La Paloma“ oder ein anderes Seemannslied singen bzw. durch eine Zahnlücke pfeifen; einen Zaubertrick vorführen; ein Seemannsabenteuer erzählen kann?

Gibt es einen Seemann der von Beruf Agronom, Geologe oder Förster ist?

Wer glaubt, dass er einen Witz weiß, den Horst Köbber noch nicht gehört hat; Horst Köbber in den April zu schicken versteht; vor der Kamera eine Karikatur von Horst Köbber zeichnen kann?

Wer glaubt, dass er einen besonders starken Seegang, einen besonders dichten Nebel, besonders große Meereskälte, ein besonders denkwürdiges Weihnachten, Silvester oder Ostern auf See erlebt hat?

Wer hat ein gutes Mittel gegen Heimweh, Müdigkeit, Seekrankheit und Kater?

Welcher Seemann kann trotz bester Gesundheit nicht schwimmen; wird nach über drei Jahren Seefahrt immer noch seekrank; war in den letzten fünf Jahren länger in einem Hafen als in der Heimat?

Wer hat eine Erklärung für das Entstehen der Seekrankheit?

Wer ist durch wiederholte Behandlungen inzwischen resistent gegen Penicillin?

Ist Ihnen ein Fall bekannt, dass Aberglaube besonders lustige oder bedenkliche Folgen hatte?

Wer war Ihr bester Schiffskoch?

Welcher Kapitän hatte eine besonders lustige Marotte?

Welcher Schiffsarzt ist am längsten gefahren?

Wer glaubt, dass er besonders gute Voraussetzungen für den Beruf einer Stewardess hätte?

Kennen Sie einen Seemann, der ein Reitpferd besitzt; der seinen Urlaub auf dem Wasser verbringt (z. B. im Paddelboot); der Seemann heißt; der mehr als fünf Kinder hat?

Hinweise und Meldungen richten Sie bitte an Fernsehen der DDR, Ostseestudio, Tiergartenallee 2, Rostock, 2500, „Hafenbar“.

Auf Wiederseh'n in Rostock, in Rostock in der Hafenbar!

Günter Kalis

Der Kaffee-Schmuggel

Wir lagen Mitte der 60er-Jahre mit dem alten Tanker LÜTZKENDORF in der Schelde-Werft Vlissingen. Die Kombüse war dicht. Strom lag an und Wasser zeitlich etwas eingeschränkt. Wesentlich der geplanten Wertzeit hatte der Koch im Vorfeld etwas Proviantgeld angespart. So konnte immer freitags eine „Proviantausgabe“ stattfinden. Eier, Öl, Margarine, Butter, etwas harte Salami – mit Zwiebeln und Kartoffeln konnte sich die Besatzung eigenständig bedienen. Die Crew hatte auch selbst vorgesorgt. Töpfe, Pfannen und alles andere Nötige hatte sie sich aus der Heimat mitgebracht. Und so roch es gegen Mittag auf dem Schiff an jeder Ecke anders. Wir erhielten zwar von der Reederei Gulden als Tagegeld zur Selbstversorgung, aber Hein Seemann wollte ja auch für die Lieben daheim etwas mitbringen. Plötzlich herrschte einige Aufregung an Bord. Die Reederei hatte am 1. Juli 1964 erneut ein Alttonnage-Schiff gekauft. Es handelte sich um die BINDAL, ein Norweger. Der norwegische Reeder war etwas abergläubisch und wollte das havarierte Schiff loswerden.



Lotsenstation Vlissingen

So wurde aus der Werftbesatzung der LÜTZKENDORF eine Crew zusammengestellt, die das Schiff mit übernehmen sollte. Der Fleischer, der Obersteward und ich als I. Koch sowie Personal für Nautik und Maschine wurden ausgesucht. Eigentlich war es von Vlissingen bis in die Mercantile-Werft in Antwerpen nur ein Katzensprung, aber wir kamen ja von einem Schiff aus der Ostzone, die diplomatisch nicht anerkannt wurde. Einfach in den Bus einsteigen und losfahren – keine Chance.

Nach tagelangem Warten und Hinhalten im diplomatischen Gerangel wurden wir in Holland in eine Barkasse verfrachtet und auf Reede zum THÄLMANN PIONIER verschifft, das uns die Schelde rauf mit nach Antwerpen nahm.

In Antwerpen waren wir sehr erstaunt, als wir die norwegischen Matrosen sahen, wie sie auf einer Stellage ihre schöne Schornsteinmarke neu pönten. Plötzlich kam die Order vom norwegischen Kapitän: „Alle Besatzungsmitglieder haben in zwei Stunden das Schiff zu verlassen!“ Es folgte eine Blitzübernahme und unsere Matrosen haben noch am gleichen Tag mit Pinsel und Farbe der Norweger die Marke unserer Reederei auf den Schornstein gepönt. Und so wurde aus MS BINDAHL das Motorschiff RHÖN mit etwa 4300 BRT, ein ziemlich neuer Dampfer, erst vier Jahre alt.

Auch in der Kombüse gab es einen Quantensprung, alles aus Edelstahl und hochmodern. Das Schiff lief fast 15 Knoten und war für uns damals schon ein Schnelldampfer.

Kurze Zeit später ging es in die Heimat nach Wismar. Es folgten Einklarieren und Proviantübernahme für die nächste Reise. Die Besatzung wurde ausgetauscht oder vervollständigt und anschließend das Schiff wieder ausklariert.

So weit so gut, aber da gab es ja noch den Zoll. Den Zoll, welchen der Seemann mehr hasste als pottendicken Nebel. Der fand beim Ausklariieren in der Proviantlast jede Menge weiße Blechdosen zu je drei Kilo Bohnenkaffee, dessen Menge beim Einlaufen nicht in der Zollliste aufgeführt worden war. Und nun sollte er wieder illegal die Staatsgrenze der DDR passieren! Der Koch musste beim Zoll antanzen und wurde verhört. Kaffeeschmuggel! Bestrafung! Das Schiff wurde nicht zum Auslaufen freigegeben. Kapitän und Reederei haben alles in Bewegung gesetzt und den Vorfall mit der schnellen Übergabe in Antwerpen erklärt.

Gleichwohl bekam ich eine Geldstrafe von 150 Mark wegen Kaffeeschmuggel aufgebürdet und die Androhung, mir das Seefahrtsbuch zu entziehen. Schließlich wurde das Auslaufen

genehmigt. Nach sechs Wochen beim wieder Einlaufen in Wismar wurde ich nochmals zum Zollamt zitiert. Die Reederei hatte sich sehr stark um die Angelegenheit gekümmert, denn mir wurde die Geldstrafe erlassen.

Als ich später einmal von einem Zöllner erkannt wurde, hat er mir erklärt: „Dass einer sein Geld vom Zoll wiederbekommt, habe ich in all den Jahren noch nicht erlebt.“ Schließlich war ich offiziell der Schmuggelei bezichtigt worden.

Übrigens, der Kaffee war für unsere Verhältnisse kaum genießbar, er war sehr, sehr stark geröstet und bitter. Später wurde er ohnehin entsorgt.

Michael Krause

Mann über Bord

An Bord befindet sich ein Maschinenhelfer, sein Spitzname ist „Blacky“, erst neu aufgestiegen, von der Stammbesatzung nicht akzeptiert, ausgeschlossen, überwiegend aus eigenem Verschulden. Außenseiter schon im Betrieb an Land, laut, überheblich, seiner Defizite bewusst, sich selber zum Clown machend. Zwar lacht man über seine verkrampften Späße aus Höflichkeit, in Wahrheit wird er eher belächelt, verhöhnt. In dieser Spirale gefangen, versucht er durch immer neue Späße, Streiche und Albernheiten Anerkennung zu erlangen. Doch wie schon an Land erntet er stets das Gegenteil – Spott, Ablehnung, Verachtung. Keiner klärt ihn auf, spricht mit ihm. Somit wird er sich nie verändern, bleibt von sich, seiner umwerfenden Art überzeugt.

Mitternacht ist vorbei, Blacky hat mitgefeiert, steht rauchend am Achterschiff. Wenige Meter von ihm entfernt reinigt Kalle, der wachhabende Matrose der Null-Vier-Wache, Stauholz an Luke 5, dem hinteren Laderaum. Blacky hat beim Schnaps zugelangt, fühlt sich in Höchstform für einen Gag. Jeder an Bord wird über ihn stauen, ihn bewundern. Er hat die geniale Idee, er wird Held des Abends, für Abwechslung, Action sorgen, großartig, der Einfall des Jahrhunderts. Er schwelgt in Selbstherrlichkeit, könnte sich vor Eitelkeit küssen.

Er schaut zu Kalle, der keine zehn Meter entfernt arbeitet. Blacky ist überzeugt, von ihm bemerkt worden zu sein, setzt sich aufs Schanzkleid, hält sich am Flaggenstock fest, an der hintersten Spitze des Frachters. Unter ihm formt die Schiffsschraube die Strudel des Schraubenwassers, das Gepolter der Rudermaschine tönt aus dem offenen Schott der unter ihm befindlichen Hydraulik der Ruderzylinder. Der Lärm der Aggregate schallt durch die dünnen Stahlwände der benachbarten Wäscherei. Kalle ist räumlich nur wenige Meter entfernt, akustisch durch das Gepolter im Achterschiff zu keiner Wahrnehmung in der Lage, so in die Arbeit vertieft, in Gedanken bei den Lieben zu Hause, sieht und hört nichts von seiner Umgebung. Fatale Fehleinschätzung von Blacky, der Kalle so nah an sich wähnt, glaubt, dass der ihn sieht, hört, wahrnimmt. Mit einem „Juhu“-Schrei lässt er sich nach hinten fallen. Kalle arbeitet im gleichen Takt wie zuvor, hat nichts gehört, nicht gesehen, schaut nur auf seine Arbeit, ist in Gedanken weit weg.

Blacky, angetrunken, euphorisch, glaubt mit dieser Idee die Anerkennung der Kameraden zu erhaschen. Im Fallen schon die Ernüchterung, der harte Aufprall aufs Wasser, das Umherschleudern durch die Wucht der Schraubenwirbel. Im Nu ist Blacky hellwach, die Augen brennen durch das Salzwasser, er prustet, hat Wasser geschluckt, da länger untergetaucht, wird wie in einer riesigen Waschmaschine durchgeschleudert. Die Hecklaterne des Schiffes entfernt sich gleichmäßig, schnell, zu schnell. Schneller als gedacht. Jetzt wäre es an der Zeit, dass das Schiff anfängt sich zu drehen, nach einer großen Kurve abstoppt, ein Boot

zu Wasser gelassen, er aufgenommen, gerettet wird. Die Geräusche werden leiser, die Laterne ist nach zwanzig Minuten hinter den Wellentälern verschwunden. Er ist allein in der Wasserwüste. So weit er schaut nur Wasser. Keine Schwimmweste, kein Rettungsring, die ihn tragen, entlasten. Wie in einer Schockstarre gelähmt, nicht in der Lage, klare Gedanken zu fassen, treibt er alleine in der See. Das Wasser ist warm, fast Körpertemperatur, der hohe Salzgehalt gibt Auftrieb, reflexartig hat er die Rückenlage eingenommen. Nach und nach realisiert er seine Lage, kommen die Lebensgeister zurück. Am Horizont glaubt er ein permanentes Leuchten am Himmel zu erkennen. Es erinnert ihn an die vielen Bohrinseln im Persischen Golf, die auf der Hinreise passiert wurden. Mit langsamen Schwimmbewegungen versucht er in diese Richtung voranzukommen. Schafft er es, bis Sonnenaufgang Land zu erreichen, ein Schiff zu treffen, wenigstens eine Insel, dann jetzt die Kühle nutzen voranzukommen, bevor die tödliche Hitze einsetzt? Ein Gluttag im Wasser. Er verdrängt diese Gedanken, nicht daran denken, sich das nicht vorstellen. Wie von selber fängt er an, sich schneller zu bewegen. Nach einer knappen Stunde legt er eine Pause ein, liegt auf dem Rücken, macht den „Toten Mann“, regeneriert sich, wie die Situation es hergibt. Der Auftrieb durch den hohen Salzgehalt ist enorm, das Wasser warm, da am Tage durch den Glutofen der nahen Wüste aufgeheizt, es kühlt kaum aus, ein glücklicher Umstand, wenigstens das. Er schwimmt weiter, die Arme und Beine werden immer schwerer. Die kürzlich in Kuwait erworbene Jeans zieht ihn an den Beinen merklich nach unten, wird mehr und mehr zum Ballast. Kurzentschlossen streift er sie Bein für Bein herunter, nimmt Fuß für Fuß aus den engen Röhren heraus. Endlich hält er die Hose vor sich an der Oberfläche. Überrascht staunt er über den enormen Auftrieb der Hose. Der neue, steife Jeansstoff liegt sofort wie ein Brett vor ihm, schwimmt ohne Hilfe, selbständig, allein durch den Auftrieb, zusätzlich belastbar für ein geringes Gewicht. Somit Entlastung in der Summe, Hilfsmittel für Erholungsphasen, Ruhepausen, die Blacky jetzt einlegt, um Kräfte zu sammeln. Fortbewegung, indem er die Jeans vor sich ausbreitet, die Arme weit auseinander auf die Hose legt, mit den Beinen paddelt wie beim Kraulen oder Brustschwimmen, schwimmt wie ein Fisch. Die Stunden vergehen, schnell steigt die Sonne am Horizont empor, brennt nach kurzer Zeit erbarmungslos auf Kopf und Oberkörper. Das Wasser verstärkt die Wirkung. Alle paar Minuten ändert er seine Stellung, schwimmt auf der einen Seite, dreht sich auf den Rücken, den Bauch, die andere Seite. Sein Mund ist trocken, die Zunge dick, geschwollen. Die Versuchung, Seewasser zu trinken, wird von Stunde zu Stunde größer. Eine Stimme in ihm mahnt eindringlich: „Kein Meerwasser trinken, sonst bist du bald tot! Kein Wasser, kein Tropfen! Du bist stark, kein Tropfen!“ Immer wieder dieser Satz, der ihn wie eine Endlosschleife mahnt, abhält, das so nahe Nass zu schlucken, nur den Mund zu öffnen, sich zu laben, den übermächtigen Durst zu stillen. Die Sonne brennt erbarmungslos. Nach Stunden haben sich trotz ständigen Wendens Blasen gebildet, die nach weiteren endlos vorkommenden Stunden aufgehen. Die Haut wird rissig, platzt auf, das Salzwasser brennt wie Feuer, höllische Schmerzen, die ihn aber wachhalten. Er liegt regungslos, gestreckt, maximale Fläche wie möglich bildend, auf dem Wasser. Trotz enormer Schmerzen, das Salzwasser frisst sich wie Säure in sein entzündetes Fleisch, ändert er weiter regelmäßig die Position. Jegliches Zeitgefühl hat ihn verlassen. Einen Teil des einen Hosenbeins der Jeans hat er als Sonnenschutz über den Kopf gezogen als Abhilfe, so hofft er, gegen einen Hitzschlag. Langsam dämmert er in die Bewusstlosigkeit hinüber, ein Ende der Qual, Erlösung, Ertrinken absehbar. Da streift ihn etwas am Bein, Wellen schütteln ihn durch. Schreck, Angst mobilisieren die letzten Lebensgeister, schütten Adrenalin aus. Er ist hellwach, die Sonne ist im Untergehen. Vor sich sieht er die Schwanzflossen von einem Schwarm Tümmler. Diese verschwinden mit hoher Geschwindigkeit, ein-, zweimal sind die Rückenflossen noch zu sehen, tauchen dann in der Weite des Meeres unter. Er lebt, fast schon bewusstlos. Durch die großen Meeressäuger zum Leben erweckt, halten die Hände

verkrampft die Jeans. Er schaut an sich herab, alles knallrot, Verbrennungen, Blase an Blase, teilweise geplatzt, wundes Fleisch am Hals, Oberkörper, Armen und Beinen. An den Schmerz hat er sich gewöhnt. Die offenen Brandblasen sind durch das Salzwasser gespült, ausgelaugt, nicht blutend oder blutig. „Zum Glück“, durchfährt es ihn, da Haie hier und im benachbarten Roten Meer in großer Zahl zu Hause sind. Er versucht, nicht daran zu denken, bisher verschont von ihnen. Wenn ein Hai kommt, dann hoffentlich ein schnelles Ende. Die Kühle des Abends lindert seine Leiden, der Durst ist unerträglich. Er saugt an der Naht der Hose, die aufgeplatzten Lippen brennen, sein Schlund ist rau, wund, wie gefüllt mit heißem Sand. Das Verlangen, den Mund zu öffnen, zu trinken, wird immer drängender, fordernder. Wie lange dagegen anzukämpfen ist er noch in der Lage?

Traumbilder einer sprudelnden Quelle, ein Pool, eine Wasserfontäne nehmen immer mehr Form, konkrete Gestalt an. Vor seinem Gesicht erscheint wie eine Fata Morgana ein Trinkbrunnen, wie in südlichen Ländern üblich. Wasserhahn auf, der köstliche, labende, kühle, himmlische Strahl steigt empor, direkt in den offenen Mund. Die Träume wiederholen sich, drehen sich nur noch um Wasser, um Trinken.

Blacky ist erneut eingedöst, entkräftet. Im Delirium erscheint wiederum eine Fata Morgana am Horizont, Fackelfeuer von einem Öfeld oder Wetterleuchten. Aus den geschwellenen Augen ist kaum etwas zu erkennen. Mehr tot als lebendig glaubt er, eine Insel im Meer zu sehen. Er treibt darauf zu, reißt mit Macht die Augenlider auf, traut seinen Augen nicht. Vor ihm eine unbesetzte Plattform. In mehreren Etagen die Möglichkeit anlandende Boote festzumachen. Sein Überlebenswille mobilisiert die letzten Kräfte. Er zieht sich langsam, zentimeterweise auf die unterste Treppenstufe, die Beine teilweise im Wasser hängend, fällt entkräftet in Ohnmacht. Black out, Finsternis umgibt ihn. Sein letzter Gedanke, bevor die Dunkelheit Oberhand gewinnt: „Das war's, gleich bin ich tot.“

Ohrenbetäubender Lärm, dann ein Zustand der Schwerelosigkeit, Geräusche wie durch Watte gedämpft, eine fremde, unverständliche Sprache, ein Stich im Arm. Wie als Zuschauer in der zweiten Reihe anwesend, aber unverständlich, nicht in der Lage einzugreifen, unreal. Grelle Blitze, Finsternis, Ohnmacht lösen sich ab mit Dämmer Schlaf, Albträumen, halben Wachphasen. Er hat Durst, nur trinken! Glücksgefühle durchströmen ihn, er spürt intensiv eine Hand am Mund, den Lippen, wie diese vorsichtig benetzt werden. Wacht wieder halb auf, um aus einer Schnabellasse zu trinken, unterstützt von unsichtbaren Helfern. Sein Zustand bessert sich von Tag zu Tag, die Brandwunden, dank bewährter Medikamente, Salben, fast verheilt. Er ist der Star der Station, die örtlichen Medien haben über seine Odyssee berichtet. Eine Verständigung ist schwierig, weder Pfleger, Schwestern sprechen Englisch, er nur ansatzweise. Bewundernde Blicke, kleine Zuwendungen, Aufmerksamkeiten, gesammelte Zeitungsberichte, ehrfurchtsvoll überreicht, sagen mehr als Worte. Vor seinem Abschied aus der Klinik organisieren die Betreuer der Station eine kurze Abschiedsparty. Ein Reporter der örtlichen Zeitung wird tags darauf in einem Artikel berichten.

Blacky hatte Dusel, großes Glück, wie ein seltener Lottogewinn. Eine Kette glücklicher Umstände verhalf ihm zu überleben. Die Wassertemperatur im Golf, fast so hoch wie die Körpertemperatur, günstige Strömung, die ihn in Landnähe trieb, sein spontaner Entschluss, die neue, steifgestärkte Jeans als Schwimmhilfe zu nutzen, der hohe Salzgehalt, der daraus generierte Auftrieb. Die Summe ergab den glücklichen Umstand, achtundvierzig Stunden in der Hitze eines Glutofens, auf dem Meer treibend, überlebt zu haben, ohne einen Tropfen Wasser. Kein Gedanke an Selbstaufgabe, der Überlebenswille war allgegenwärtig bis zur Rettung durch einen Servicetrupp einer kuwaitischen Ölfirma. Glück, dass diese auf der unbemannten Plattform Kameras installieren ließ, um unwillkommene Besucher rechtzeitig zu bemerken.

Das größte Glück für Blacky – die Wachsamkeit eines Mitarbeiters der zuständigen Sicherheitsfirma. Mit der Überwachung der unbemannten Plattform betraut, ist er auf die auf dem Wasser treibende Jeans aufmerksam geworden, beim Heranzoomen dann Blacky erblickte, Alarm, die Rettung ausgelöst.

Tagelang wird der dehydrierte Körper per Tropf mit Flüssigkeit versorgt, werden die Brandwunden behandelt. Nach und nach verbessert sich sein Zustand. Blacky erhält die erste Nahrung, bald darauf Besuch der Botschaft. Nach Prüfung der Identität und Ausstellung von Notpapieren werden die Formalitäten der Heimreise besprochen.

Aufmerksamkeit doch noch an Bord erreicht. Aber für welchen Preis? Gelacht hat an Bord keiner, eher Bewunderung, ja Anerkennung vor der Leistung, dem Überlebenswillen. Ihn an Bord sehen will niemand mehr. Die Reederei wird dafür sorgen, ihm umgehend kündigen. Spinner werden auf einem Schiff nicht gebraucht.

Stephan Bohnsack

Ein tolles Späßchen

Unsere Loggerbesatzung hielt zusammen wie Pech und Schwefel. Hatte jemand ein Problem, wurde ihm unabhängig von seiner Dienststellung – von allen, die es konnten – geholfen. Andererseits gab es jedoch auch hin und wieder mal einen derben Scherz unter Kollegen, der Kapitän davon vorsichtshalber ausgenommen.

Was würde zum Beispiel passieren, wenn jemand ganz dringend aufs einzige Örtchen des Loggers müsse, der Kloschlüssel aber nicht an seiner üblichen Stelle zu finden wäre? Eine Frage, die man sich bei uns an Bord wohl schon häufiger gestellt hatte. Es könnte einen ja jederzeit auch selbst treffen. Eine gefährliche Frage, die in der Eintönigkeit des Bordlebens während der Reisezeiten zum oder vom Fangplatz die kreativen Seiten einiger Besatzungsmitglieder schon mal beschäftigte.

Im Nachhinein stelle ich mir die Frage, weshalb eigentlich überhaupt ein Kloschlüssel in der puren Männergesellschaft nötig gewesen ist. Wahrscheinlich war das Abschließen nur der Prüderie der Zeit geschuldet. Außerdem bot das abgeschlossene Klo, wenn auch nur für kurze Zeit, Privatsphäre wie nirgendwo sonst auf dem Schiff.

Normalerweise hing der Schlüssel an einem Haken neben der bewussten Tür. Es war aber auch nicht ungewöhnlich, dass er gesucht werden musste, weil ihn wieder mal irgendjemand in der Tasche vergessen hatte. Ein ernstes Problem, das manchmal an Bord zu Suchaktionen führte.

Eines Tages fischte unser Chefkoch einen riesigen Knochen aus seiner Suppe und beendete damit den regelmäßig wiederkehrenden Ärger mit dem Schlüssel. Der Knochen wurde am oberen Ende durchlöchert und, obwohl vielfach größer als das vorgesehene Anhängsel oder gerade deshalb, sofort zum Kloschlüsselanhängel befördert. Keiner konnte ihn jetzt nur aus Versehen in die Hosentasche stecken. So eine große Hosentasche besaß niemand und wer es dennoch schaffte, würde es spätestens beim nächsten Schritt bemerken. Das leidige Problem schien für immer bewältigt worden zu sein. Gleichwohl gab es immer wieder „Schusselköpfe“, die diese schwierig zu lösende Aufgabe erneut in den Raum stellten – siehe Nachfolgendes.

Wir befanden uns mit ROS 112 auf dem Weg zum Fangplatz vor der südnorwegischen Küste, den wir nach drei Tagen erreichen wollten, und durchquerten den Öresund. Die dänische Hauptstadt Kopenhagen schillerte an Backbord mit tausenden Lichtern und in grellen

Farben. Zum Greifen nah, aber trotzdem für uns unerreichbar. Auf dem Wasser blinkten schwimmende Seezeichen und Fähren kreuzten in beide Fahrtrichtungen unseren Kurs. Auch andere Schiffe – Frachter, Fischereifahrzeuge, auch Kreuzfahrer, die wir als „Fleischdampfer“ bezeichneten – waren in diesem Gewässer unterwegs. Sie kamen uns entgegen oder liefen hinter uns in die gleiche Richtung. Oft überholten sie. Wir waren mit neun bis maximal zwölf Knoten bei einer Maschinenleistung von 300 PS ein „Langsamfahrer“, der auf einer Autobahn als Verkehrshindernis bezeichnet würde.

Während der Brückenwache mussten wir uns besonders auf Seezeichen und natürlich auch auf Schiffe konzentrieren. Am gefährlichsten schienen Fähren zu sein, die sich plötzlich vom Ufer lösten und unseren Kurs mit großer Geschwindigkeit kreuzten.

Der Leitende Ingenieur besuchte uns wie so oft auf der Brücke, um einen Klönsnack zu halten. Auf hoher See bedeutete das auch für uns eine Abwechslung, aber hier auf dem stark befahrenen Gewässer? Sein 300 PS-Maschinchen tuckerte im „Keller“ gleichmäßig wie ein Uhrwerk. Außerdem wusste er, dass dort unten ein Maschinenassistent wachte.

Allerdings konnten wir in dieser Verkehrslage seinen Storys gar nicht folgen. Wir mussten auf Schiffsbewegungen achten, den Kurs ständig neu bestimmen und anpassen. Die Seezeichen mussten regelmäßig mit der Seekarte verglichen werden. Dazu kam die Überwachung des Funkverkehrs. Ein Funker fuhr bei uns nicht an Bord.

Das störte den Chief aber nicht im mindesten, und er zerschnitt weiterhin die Ruhe auf der Brücke durch lautstarke Erzählungen über Heimat, Familie, Urlaubserlebnisse, Garten, dazwischen ein Witz und noch mehr wie ein eingeschaltetes Radio, dem keiner zuhört.

Während der Wachen auf der Brücke konsumierten wir in der Regel Kaffee, manchmal Tee, seit der letzten Reise befanden wir uns jedoch in der Brühwürfelphase. Das Rezept pro Tasse: einen Brühwürfel, einen Tee- oder Esslöffel Butter, eine Handvoll kleingeschnittene Wurststücke und ein Aufguss aus kochendem Wasser.

Dabei kam gedanklich, gerade in der augenblicklichen Situation wieder die Frage nach dem Verschwinden des gewissen Schlüssels hoch und was passieren würde, wenn jetzt jemand ganz dringend aufs Örtchen müsse. Irgendwoher besaßen wir ein Fläschchen Rizinusöl und die Kombination unserer Frage mit der Anwendung des Öles öffnete plötzlich eine unserer kreativen Seiten. Wir wurden neugierig auf das sich einstellende Ergebnis.

Nun wollten wir es genau wissen. Was würde also passieren, wenn wir die Brühe des Chiefs probenhalber ein wenig durch Zugabe des Öls aufwerteten? Auf der Brühe würden Fettaugen schwimmen, müssen ja auch. Es würde also nicht auffallen, und mit dem nervigen Chief könnten wir das Experiment starten, er hatte ja Zeit. Unter irgendeinem Vorwand ging ein Matrose kurz unter Deck, um den Kloschlüssel zu „verlegen“, während auf der Brücke die Brühe zubereitet wurde. Ein wohliger Geruch breitete sich aus, zog auch in die Nase des Chiefs und regte seinen Appetit dadurch nur noch mehr an. Jenes Öl ist bekömmlich und soll bekanntlich die Darmtätigkeit anregen, sogar die Gesundheit fördern. Also bekam der Chief eine doppelte Ration, während wir anderen Kameraden großzügig verzichteten. Jetzt bloß nicht in der Dunkelheit der Brücke die Tassen verwechseln!

Kopenhagen befand sich inzwischen an Backbord leicht achteraus. Der Chief erzählte gerade wieder mal einen Witz. Er merkte sich nicht, wem und wann er welche Witze schon mal erzählt hatte. Es war ja auch eine neue Reise. Er brabbelte also immer noch vor sich hin, allerdings jetzt mit kleinen Unterbrechungen, in denen er sich der leckeren Brühe widmete. Wir freuten uns, seinen Geschmack getroffen zu haben. Er leerte die ganze Tasse.

Gespannt warteten wir auf das Ergebnis. Würde das Öl überhaupt wirken? Dem Chief war auch nach einer halben Stunde noch nichts anzumerken. Er brabbelte immer noch. War die doppelte Ration Rizinusöl etwa zu wenig gewesen? Wir achteten noch gespannter auf jede seiner Bewegungen.

Jetzt schien sich endlich etwas in ihm zu regen. Er streckte sein Bein, um den geknickten Bauch zu entlasten. Ein erstes Anzeichen. Dann, er bemühte sich seiner Dienststellung gemäß Haltung zu wahren, stand er langsam auf, „um nach der Maschine zu sehen“, wie er sagte. Wir wussten Bescheid.

Einen hektischen Eindruck machte er erst ein paar Minuten später, als er die Brücke erneut betrat, um nach dem „verlegten“ Kloschlüssel zu fragen. Es war schon weit nach Mitternacht und alle, die er sonst hätte fragen können, schliefen. Laut fluchend rannte er jetzt den Niedergang herunter, was er sonst eigentlich nur gemächlichen Schrittes tat, um in der Kombüse, sogar zwischen den Polstern der Backskiste in der Messe zu suchen, obwohl der Schlüsselanhänger dafür viel zu groß war. Nichts.

Er begann allmählich die Farbe zu wechseln und Schweißperlen traten auf seine Stirn. Sollte er rückwärts an die Reling gehen? Wenn das jemand beobachten würde, wäre er in kurzer Zeit in der gesamten Fischereiflotte berühmt, außerdem könne der Wind drehen und alles würde wieder zum Ausgangspunkt zurückgeblasen.

Unser spaßiges Experiment hatte gut funktioniert. Der Matrose der Wache „half“ jetzt bei der Schlüsselsuche. Wie zufällig fand sich sogar überraschend schnell der Schlüssel ein. Der Chief war gerettet. Die Flasche mit Rizinusöl blieb gut versteckt. Man wollte ja nicht selbst Opfer eines bösen Racheaktes oder irgendeines Scherzes werden. Der Chief erfuhr zeitlebens nicht, dass er damals Opfer eines Experimentes gewesen ist.

Heinz-Jürgen Marnau

Der Herr Präsident spielt gerne Skat!

In den als Ausweis ungültig gestempelten Seefahrtsbüchern wird gerne geblättert. Erinnerungen an die einzelnen Schiffe, deren spezielle Schiffstechnik, viele tolle menschliche Typen und besonders interessante Reisen werden wach. Rote, grüne und blaue Stempel der sowjetischen Grenzbehörden beweisen, dass der Autor mindestens 33 Mal mit verschiedenen Massengutschiffen in Murmansk ein- und ausgelaufen ist. Die Ladung war meistens ein fein gemahlenes Gestein mit dem Namen „Apatit“. Nach einer Behandlung mit Schwefelsäure im DDR-Binnenland wurde es vorwiegend als Phosphat-Düngemittel in der Landwirtschaft eingesetzt.

Die Reisedauer betrug in Abhängigkeit von Witterung und Abfertigung etwa vierzehn Tage. Daher wurden die in dieser Relation eingesetzten Schiffe gerne für die Mitreise der Ehefrauen, aber auch von Passagieren genutzt.

Im Mai 1967 lag das MS ESPENHAIN zum Löschen im Rostocker Überseehafen. An der Massengutpier wurden in einer großen Staubwolke die Ladung gelöscht, Reparaturen durchgeführt und Versorgungsgüter aller Art übernommen.

Ohne vorige Anmeldung erschien zuerst beim Kapitän und danach beim Leitenden Ingenieur, traditionell „Chief“ genannt, ein Mitarbeiter des Stabes des Generaldirektors. Uns wurde kurz und knapp mitgeteilt, dass auf der nächsten Reise nach „Murmi“ eine hochgestellte Persönlichkeit mitreisen würde. Es handelte sich um den damaligen Präsidenten der Volkskammer und stellvertretenden Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, Herrn Prof. Dr. Johannes Dieckmann (1893–1969) (DVP/LDPD), mit erwachsenem Sohn und begleitendem Arzt. Fragen nach der Gewährleistung eines sicheren Schiffsmaschinenbetriebes konnten positiv beantwortet werden. Mit der bereits im energischen Ton vorgetragenen Information,

dass „der Präsident gerne Skat spielt“ konnte ich nicht viel anfangen. Die darauf folgende Frage, ob ich auch dieses Kartenspiel einigermaßen beherrsche, konnte ich bestätigen.

„Dann werden Sie also fleißig Karten spielen!“, legte mein Gegenüber fest. Ich sagte zu, nach Feierabend, also nach dem Abendbrot und auch dann nur in Abhängigkeit vom Arbeitsanfall dafür bereit zu stehen. Das kam nicht gut an. Erst der nun noch strenger vorgetragene Hinweis: „Das Kartenspielen gehört auf dieser besonderen Reise zu Ihrer Arbeitszeit!“, brachte endlich Erleuchtung. Schneller begriff ich die Ansage, dass alle am Tisch mit den Gästen genossenen Getränke zu Lasten des Generaldirektors gehen würden.

Anlieferungen von hochwertigen Spirituosen und Weinen erfolgten zügig. Kurz vor Eintreffen der Gäste erschien ein sich als Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit ausweisen-der Mann, der von mir die Zusicherung abverlangte, dass die Reise nach menschlichem Ermessen problemlos beginnen und enden würde. Schlitzohrig bestätigte ich alles mit dem Hinweis auf ordentlich abgeschlossene Fremdreparaturen sowie der Anlieferung der bestellten Ersatzteile. Kopien der Bestellungen wurde sofort verlangt. Noch am gleichen Tag war zum Verdruss der Mitarbeiter von der Schiffsversorgung Rostock und der DSR-Materialwirtschaft die vollständige Auslieferung an Bord abgeschlossen.

Bemerkenswert auch, dass sowohl im nautischen als auch im technischen Bereich wegen befürchteter „mangelhafter Zuverlässigkeit“ kein einziger Seemann ausgetauscht wurde. Nur der Obersteward, ein ehemaliger Rangierer der Deutschen Reichsbahn, dem nie „See-beine“ gewachsen waren, wurde durch einen wendigen Kollegen, den bisher in der Flotte niemand kannte (!), ersetzt. Im Gegensatz zu verflorenen Reisen war damit gesichert, dass auch beim üblichen Schlingern und Stampfen des Schiffes die servierten Speisen nicht auf der Tischdecke oder der Kleidung der Offiziere oder Gäste landeten.

Unter Begleitung von Polizei, örtlichen Funktionären und betrieblichen Leitungspersonlichkeiten erschienen die Gäste an Bord. Als Sohn eines Pfarrers war Herr Prof. Dieckmann anfangs leicht amüsiert, als ihm der Kapitän mit Namen Teufel vorgestellt wurde. Wie üblich zeigte der Erste Offizier die zu belegenden Kammern, den Weg zur Offiziersmesse sowie die Fluchtwege im Falle eines Brandes oder Seeunfalls. Wie jeder Mitreisende mussten



MS ESPENHAIN, aus „Voll Voraus“ (31.01.1977)

auch diese Passagiere dann anschließend das Anlegen einer Rettungsweste üben.

Das Seeklarmachen und Auslaufen verlief nach üblichem Seemannsbrauch. Knapp hatten wir die Revierfahrt beendet, richtete der Volkskammerpräsident an den Kapitän die Frage ob es an Bord auch Skatspieler gäbe. Antwort: „Natürlich, und gute dazu!“ Und siehe da, es fanden sich daraufhin Kapitän und Chief am frühen Vormittag in der Offiziersmesse zur fröhlichen Skatrunde ein.

Es hat richtig Spaß gemacht! Unser hoher Gast konnte sehr gut spielen und war keineswegs beleidigt, wenn wir ihm mit Genuss „einen überbügelten“. Im Weser-Ems-Bezirk aufgewachsen, verstand und hörte er gerne unseren Mecklenburger Dialekt. Da unsere begleitenden Kommentare weder vom



Johannes Dieckmann (1967)

Sohn in mittlerem Alter noch vom Arzt verstanden wurden, mussten diese sich anderweitig die Zeit vertreiben. An diesem Vor- und Nachmittag und natürlich nach dem Abendbrot wurde kräftig das Blättchen gemischt. Abends auf offener See nahmen wir uns einen guten Import-Kognak „zur Brust“.

Es handelte sich um höfliche, bescheidene und am Bordalltag sehr interessierte Mitreisende. Auf Wunsch berichteten wir von unserem Beruf, den damit verbundenen Besonderheiten und Belastungen unserer Familien. Auch Vater und Sohn beantworteten bereitwillig und ausführlich Fragen zu ihrem Job.

Kurz vor Murmansk fühlte sich „Heer Professor“ etwas unwohl. Der Arzt diagnostizierte eine leichte Magenverstimmung. Pflichtgemäß, vielleicht etwas zu vorsorglich, informierte der Kapitän davon den DSR-Generaldirektor. Wie nun das Außenministerium von dieser Bagatelle Kenntnis erhielt, ist nicht bekannt. Jedenfalls setzte sich dieses offensichtlich mit seinen Amtskollegen in Moskau in Verbindung. Kaum in sowjetische Hoheitsgewässer eingelaufen, kam uns ein Kriegsschiff entgegen, legte längsseits an und mehrere Offiziere und bereits in weiß gekleidete Ärzte kamen an Bord. Wir alle waren total überrascht. Unter heftigem Protest wurde der angeblich sehr kranke Patient von Bord genommen und bis zum Ende der Hafentiegezeit dort in einer Klinik mit gutem Erfolg behandelt. Alle drei mitreisenden Passagiere konnten daher nur wenig oder gar nichts vom Hafen, der tollen Natur und der Stadt sehen. Eigentlich sehr schade.

Von der Heimreise mit eifrigem Skatspiel sind dem Autor noch zwei Ereignisse in bleibender Erinnerung geblieben: Bei Kammerrundgängen fielen dem Professor einige selbst gebastelte Tischlampen auf. Der Schirm bestand aus veralteten Seekarten, das Unterteil aus aufgebohrten Whisky-Flaschen, in geduldiger Feierabendarbeit angefertigt worden. Dieckmann wurde angedeutet, dass die Maschinenbesatzung gerne ein besonders schickes Erinnerungsgeschenk für ihn fertigen würde. Doch dafür käme als Grundlage natürlich nur eine original verschlossene volle Buddel in Frage. Der Professor verstand und übergab dem Chief das Benötigte. Die Whisky-Sorte „Vat 69“ schmeckte uns hervorragend.

In gemütlicher Kaffee-Runde, alle anwesenden Seeleute erschienen natürlich „im bestem Zwirn“, sprich Uniform, wurde das Präsent übergeben. Der herzliche Dank schloss mit guten Wünschen für Schiff und Besatzung. Der Chief erhielt ein Foto sowie einen Gedichtband von Erich Weinert mit der Widmung: „Der Sieg wird auf der Menschheit Seite und dieser Sieg wird unser sein!“ Dem Leitenden Ingenieur der ‚Espenhain‘ Jürgen Marnau gewidmet von Professor Dr. Johannes Dieckmann, 27. Mai 1967.“

Ein Geschenk, das ich bis heute mit Stolz gerne meinen Angehörigen und Freunden zeige. Etwas peinlicher verlief die kurz vor Einlaufen in Rostock organisierte Abschlussparty mit allen Gästen, wachfreien Offizieren und Mannschaften.

Es wurde beim Bierchen und lüften „Öddel-Döddel“ lebhaft geplaudert. In etwas vorgerückter Stunde griff „der Teufel“ beherzt in die Gitarrenseiten und viele Stimmen sangen nicht gut, dafür laut, bekannte Seemannsweisen. Als das Lied „Ein Glück, dass wir nicht saufen ...“ mit ganzer Hingabe und Inbrunst vorgetragen wurde, stand der Professor mit seinen Begleitern sehr empört auf und verließ die Messe. Allgemeine Ratlosigkeit, Abbruch und rasch in die Kojen. Keiner sah darin etwas Unredliches! Auf Vorschlag des Autors standen am frühen Morgen des Einlauftages der Kapitän und der Chief in der Kammer des Präsidenten und stammelten eine Entschuldigung. Offensichtlich hatte sich die Verärgerung etwas gelegt und wir wurden belehrt, dass die Melodie von dem alten christlichen Choral „Ein feste Burg ist unser Gott“ stamme. Peinlich für uns und sicherlich befremdlich für einen religiös geprägten Menschen. Aber zu unserer Erleichterung wurde uns vergeben.

Als das Schiff im Überseehafen Rostock festgemacht hatte, standen an der Pier bereits eine Kolonne von Autos, Begleitfahrzeuge der Polizei und viele Personen, welche die absteigenden Gäste verabschieden wollten. Händeschütteln und Winken und ab ging der Tross nach Berlin. Wir alle waren daraufhin froh und auch erleichtert. Denn die nicht ganz einfache Aufgabe einer guten betrieblichen und beruflichen Reputation hatten wir doch recht ordentlich gemeistert.

Professor Dr. Dieckmann muss offensichtlich einigen hohen Staatsfunktionären in Berlin sehr wohlwollend über die Menschen an Bord, das Bordklima und den Reiseverlauf berichtet haben. Denn kurze Zeit später wurde die Schiffsleitung davon informiert, dass der Ministerpräsident der DDR, Willi Stoph, ebenfalls ein begeisterter Skatfreund, Interesse an einer Mitfahrt geäußert hatte. Natürlich waren wir nicht sehr enttäuscht, als sich herausstellte, dass offensichtlich aus terminlichen Gründen der Vorsatz nicht in die Tat umgewandelt werden konnte.

In der Hoffnung, dass Nachfolgendes inzwischen verjährt ist, muss hinzugefügt werden, dass ein Schlitzzohr dreist die Hilfsbereitschaft der



DSR-Skatblatt

Berliner Gäste ausgenutzt hat. Ein Maschinenassistent, der ebenfalls wegen geplanter Hochzeit gleich nach Einlaufen abmusterte, jammerte an der Pier lauthals, dass er seinen Zug kaum mehr schaffen würde. Der in der Nähe befindliche, mitfühlende Professor entschied kurzerhand, dass der Seemann in eines der Fahrzeuge einsteigen solle und zum Rostocker Hauptbahnhof zu fahren sei. Natürlich mit seinem umfangreichen, besonders schweren Gepäck. Keiner konnte wissen, dass Hein Seemann zur kostengünstigen Abwicklung der Hochzeitsfeierlichkeiten eine beachtliche Anzahl von im Transit erworbenen Spirituosenflaschen sowie „einen mittleren Posten“ sowjetischen Sekts in den Koffern verpackt hatte. Nach Rückkehr an Bord berichtete er stolz, wie alle Fahrzeuge ohne Kontrolle von zackig grüßenden Zöllnern und Polizisten das Hafentor passierten. Die gesamte damalige Besatzung, aber bestimmt jener damals junge Ehemann, werden diese in der Frachtschiffahrt nicht alltägliche Reise in unauslöschlicher Erinnerung behalten.

Das Erdhörnchen

Seeleute und tierische Lebewesen aller Art gehörten schon immer zusammen, auch in der maritimen Literatur. (vgl. Christian Lange, Mein Monkey Trinco, BG XIII und andere) Diese Begleiter waren stets willkommen an Bord oder eher auch nicht, wenn es sich um Sack- und echte Ratten handelte oder um die allgegenwärtigen Kakerlaken. Dieser Wahrheit sei an dieser Stelle ein weiteres Kapital hinzugefügt.

Im September 1965 wollte ich mit dem Schiffsarzt Dr. E. einen längeren Nachtbummel durch Bombay unternehmen. Wir waren von den vielen noch geschäftigen Indern zu dieser späten Stunde, von den Garküchen am Straßenrand und den leuchtenden Farben überall im Stadtbild, auch auf den Saris der Inderinnen, außerordentlich beeindruckt. Ein Inder sprach uns an, der uns ein Erdhörnchen verkaufen wollte und offensichtlich bei seinen Landsleuten damit weniger gut ankam. Aber den weißen Sahibs könne man ja alles Exotische andrehen, hatte er vermutlich gelernt. Eigentlich besaßen wir kein Interesse an dem Geschäft, aber der Kerl gab einfach nicht auf. Naja, niedlich war das Tierchen schon, und er glaubte ein bei uns gewecktes Interesse entdeckt zu haben. Ich trug ein kurzärmeliges Hemd mit einer Brusttasche und ruckzuck steckte der Inder das Tier in diese Tasche und meinte, dort könne es stundenlang wie ein junges Känguru verweilen. Ich übergab ihm eine Rupie, und nach langem Handeln war er damit zufrieden.

Am Ende der Tour befanden wir uns nach einigen Stunden wieder an Bord, wollten den Schweiß vom Körper duschen und hatten Hunger. Aber wohin kurzfristig während dieser Zeit mit dem Tier? Mir kam eine nicht gerade geniale Idee, wie sich bald herausstellen sollte. Wir steckten das Erdhörnchen in ein ballonförmiges Tongefäß mit einem engen Hals von etwa fünf Zentimeter Durchmesser, das sich auf die Schnelle anbot. Es handelte sich um eine Olla (gesprochen Oja), die ich vorher auf einem Markt gekauft hatte. Danach haben wir beide in der Pantry Spiegelei mit Bananen gebraten und uns nach der Stärkung des Leibes dessen Reinigung unterzogen.

Wieder in meiner Kammer angekommen, wollten wir das Erdhörnchen aus seinem Gefängnis befreien, doch alle Bemühungen waren vergebens. Das Tierchen fühlte sich wohl in seiner „Höhle“. Dr. E. fand seine Idee großartig, die Olla mit Wasser zu füllen. Dann würde das Erdhörnchen als guter Schwimmer, wie wir hofften, aus dem Verlies behände herausschwimmen. Aber das Vorhaben scheiterte. Das Tier verstand einfach nicht was wir von ihm wollten. Schließlich holte ich eine Eisensäge und sägte vorsichtig den Boden von diesem schönen Gefäß ab. Unser Freund wurde von seinem Schwimmkurs erlöst, war pitschnass, aber wohl auf. Er wohnte anschließend in einer Kiste in meiner Kammer und bekam ausreichend Futter. Leider stellte Dr. E. eines Tages Milben an seinem Körper fest, die sich offensichtlich von der guten Ernährung auch kräftig vermehrt hatten. Er behandelte ihn mit irgendeinem Pulver – und das war tödlich. Die ganze Story endete für das Erdhörnchen mit einem zünftigen Seemannsgrab im Indischen Ozean. Rest in peace, my dear animal friend!



Auf ein letztes Wort

„Statt wesentlich die Welt bewegt, haben wir wohl nur das Meer gepflügt.“

Nach Simon Bolivar

Es ist vollbracht! (Joh. Kap. 19 Vers 30)

Wir, Autoren und Redaktion der BORDGESCHICHTEN, machten uns stets Gedanken zum Fortgang dieser Reihe über die vielen Jahre hinweg, nun ein letztes Mal zum Erscheinen dieses 25. Bandes. Wir gehen nicht in die Insolvenz wie so manches Unternehmen in diesen Tagen, sondern stellen lediglich den Verkauf ein – angesichts des fortgeschrittenen Alters von Autoren und Lesern. Mancher könnte uns über die Jahre Ostalgie vorgeworfen haben, eine nachträgliche Romantisierung der Vergangenheit. Dem ist nicht so, obwohl nicht wenige Seeleute schrieben, es sei die beste Zeit ihres Lebens gewesen, als sie zur See gefahren sind. Sie schrieben nie aus Sehnsucht nach dem Damals, sondern aus Freude und auch zur Abwehr der eigenen Lebensleistung gegen üble Nachrede.

Jährlich liegen die neu erscheinenden Buchtitel in Deutschland bei einer Zahl zwischen 60.000 und 70.000. Die wenigsten von ihnen sind Bestseller mit einer Auflagenhöhe von 100.000 Exemplaren oder mehr. Verlage freuen sich schon über Auflagen zwischen 1000 und 5000 Büchern. Die BORDGESCHICHTEN erschienen in der Regel in 1200 Exemplaren. Sie lagen damit am unteren Rand dessen, was auf dem Büchermarkt einer Erwähnung wert ist. Allerdings erschienen sie mehr als zwei Jahrzehnte in dieser Auflage. Das machte ihren Erfolg aus. Der Verkaufspreis änderte sich über die Jahre von anfangs 17 DM (8,70 Euro) in 2001 auf nunmehr 15 Euro. Von Anfang an erfolgte die Arbeit der Redakteure ehrenamtlich und auch sämtliche Autoren erwarteten kein Honorar. Nur so konnte das Erscheinen gesichert werden. Glücklicherweise fand sich immer eine Druckerei, die den Druck zu vertretbaren Kosten übernahm. Der erste Band entstand in den Druckwerkstätten Stollberg und wurde gemeinsam mit der Schifffahrtsgesellschaftlichen Gesellschaft OSTSEE e.V. herausgegeben. Seit Band XII arbeiteten wir für Satz, Gestaltung und Druck mit den Graphischen Werkstätten Zittau zusammen und fanden dort einen Partner, mit dem sich sehr erfolgreich zusammenarbeiten ließ, für diesem letzten Band mit der Druckerei Gustav Winter in Herrnhut. Vermarktung und Vertrieb lagen seit jeher ausschließlich in den Händen des Vereins.

Jeder, der Bücher schreibt oder herausgibt, träumt vom Erfolg. Auch wir hofften jedes Mal aufs Neue, dass die aktuelle Ausgabe beim Leser ankommt und bemühten uns, die Auflage zu halten. Trotz aller Hindernisse ist das gelungen. Gleichwohl - jedem Recht getan ist eine Kunst die niemand kann. Mal zu nostalgisch, mal zu gesamtdeutsch, mal zu viel heiße Welt, mal zu kritisch mit Vergangenheit oder Gegenwart, so die Nörgler. Georg Christoph Lichtenberg schrieb: „Es ist unmöglich, die Fackel der Wahrheit durch ein Gedränge zu tragen, ohne hier einen Bart und dort ein Kopfzeug zu versengen.“ Er hatte schon vor 250 Jahren damit Recht.

Wir wären froh und dankbar, wenn sich unsere Leser in allen Bänden wiedergefunden hätten. Es muss nicht immer das eigene Werk sein, sondern ein Buch, das eine enorme Wirkung entfaltet, lebensverändernd wirkt und über Jahrzehnte ein treuer Begleiter sein kann. Die BORDGESCHICHTEN passten zu unseren Lesern. Es sind Bände, die sich auf sie beziehen. In persönlichen und gesellschaftlichen Krisenzeiten sind sie ein Rückzugsort gewesen, das Fundament ihres Lebens als Seefahrer. Die Texte unserer Autoren sind aus ihren Erinnerungen heraus entstanden, aus der Biografie von Männern und Frauen aus Fleisch und Blut, und nicht durch Künstliche Intelligenz erschaffen. Dienstgrade, Parteimitgliedschaften oder LGBTQIA+-Geschlechter spielten beim Veröffentlichen einer BORDGESCHICHTE keine Rolle, selbst wenn ein Autor sich als Käptn Ahab, Boy George, seine eigene Großmutter oder Nachbars Lumpi identifiziert hätte.

Heinz Knobloch schrieb über Kapitän Theodor Maßmann, den Bruder des Rostocker Bürgermeisters Magnus Maßmann: „Von seinen Seefahrten ist nicht viel zu berichten. Das Wesentliche steht bei Melville, bei Joseph Conrad und Jack London. Außerdem dürft ihr in euch selber nachsehen, so ihr das Meer nicht nur als euren Badestrand beurteilt. Jeder gescheite Mensch ist einmal in den dafür geeigneten Jahren zur See durchgebrannt, irgendwo unter Deck gegangen und womöglich schiffbrüchig geworden.“

Es stimmt, tatsächlich verbirgt sich in diesen 0,3 Regalmeter messenden Bänden keine maritime Weltliteratur. Aber es sind Geschichten, die das Leben schrieb, Geschichten, die für manche bei der DSR zur See Gefahrenen zum „Buch meines Lebens“ geworden sind. Unsere Autoren und wir wollten, dass etwas bleibt. DSR-Seeleute verweigern sich auch nach Jahrzehnten noch immer der Ächtung ihrer Erinnerungen. So einfach war das und ist es noch immer. Gut auch, dass die Reihe mit diesem Band ihren Abschluss findet. Sie wäre sonst womöglich noch ein Fall für das Wahrheitsministerium nach George Orwell geworden. Persönlichkeiten aus Exekutive und Legislative haben der freien Meinungsäußerung in Rede und Schrift inzwischen den Kampf angesagt. Solches könnte diesem und jenem aus der Vergangenheit bekannt vorkommen. Mögen uns als gebrannten Kindern Einigkeit und Recht und Freiheit erhalten bleiben!

Zu guter Letzt sei den geneigten Lesern und ehemaligen Landgängern, die auf diesen Seiten ihre Abenteuer beschrieben, für das gezeigte Interesse an diesem letzten Band BORDGESCHICHTEN sowie den vorangegangenen für jeden ihrer Schritte an Land ein angemessener christlicher Segensspruch erteilt:

Der Herr behüte dich vor allem Übel. Der Herr behüte deinen Ausgang und Eingang von nun an bis in Ewigkeit. Amen. (Psalm 121 Vers 8, Lutherbibel) Far well, old men!

Die Redaktion



Abbildungsnachweis

Titelbild: Molenfeuer Warnemünde, Sturmnacht Oktober 2023 – Foto: Oliver Holz

Rücktitel: Rostock von oben – Fotos: Friedrich Seibicke (l.o.), Rathaus Rostock, FB Presse- und Informationsstelle (r.o., l.u., r.u.)

Hintergrundgrafik: Überseehafen Rostock (Ausschnitt), vermutl. Jochen Bertholdt, aus: Schiffe und Häfen der DDR, Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft

Zum Inhalt:

Fotos: Friedrich Seibicke: Seite 2, 20, 78 (o.), 79, 82 (2/o., m.), 83, 84 (2), 85 (2), 86, 87 (2), 88, 92, 148, Jürgen Sindermann: 17, Hartmut Hofer: 21 (3), 23, Gerald Ginzel: 34, Dr. Tetzlaff: 36, Volkmar Gagalon: 43, Gerrit Krüger: 53, 54, Joachim Meitzner: 56, 57, 58 (2), 59, 60, R. Schmelzkopf: 67, Arne Sognes: 70, Heike Metz: 78 (u.), 80 (2), 81, 82 (u.), Wolf A. Kaiser: 93, 94, 96 (u.), 98, Leo Johann: 111, Klaus Morgenstern: 124 (m.), P. Werner Lange: 124 (u.), 125, 133, Fotozirkel MS THEODOR KÖRNER: 135 (u.), Christian Lange: 158

Sammlungen: Rathaus Rostock, FB Presse- und Informationsstelle: Seite 4, Friedrich Seibicke: 6 (4), 7 (4), 8 (2), 10 (12), 11, 13 (2), 15, 33 (2), 45, 91, 112, 137, 138, 144 (u.), 145 (2), 146 (12), 155, 157, www.transsibeleisenbahn.de: 22, DSR-Seeleute Archiv: 25, 106, Detlev Oehme: 35, Peter Duwe: 39, 40, René Hennig: 49 (2), 50 (2), Kurt-Werner Langer: 51 (2), Joachim Meitzner: 55, Wolfgang Kramer: 63, 65, 67, 69, 70, 104, 110, 111, DSR-Archiv: 74, 101, 109, Reinhard Lachs: 77, Walter Hess: 90, Wolf A. Kaiser: 96 (o.), Werner Fischer: 99, Lothar Borbe: 100, Jürgen Prescher: 117 (2), 118, 120, 121, 122, P. Werner Lange: 129, 130, 135 (u.), UnukornoWike CC BY 3.0: 135 (o.), Peter Zintl: 139, Eva Stein: 142, Andy Räder: 143, 144 (o.), Bundesarchiv_Bild_183-F0711-0037-001: 156

Grafiken / Karikaturen: Kurt Klamann: 76

Urheberrechte für Zeichnungen, Illustrationen und Faksimile: Autoren, DSR-Seeleute e.V., Lothar Vogel

Wir danken unserem Sponsor: Lothar Ullmann UC Versicherungsmakler GmbH

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

Noch einmal passieren 40 Jahre Seefahrt zwischen Boltenhagen und Ahlbeck Revue. Die Freizeit der Seeleute an Bord und an Land ist Gegenstand dieses Bandes. Nautiker, Ingenieure, Wissenschaftler, Matrosen, Bootsmänner, Köche und Stewards kommen als Fischer, Handelsreisende und Fährschiffer zu Wort. Sie berichten u.a. über ein Oktoberfest in Santos, aus dem Knast in Tampico, über Reisen nach Westafrika mit Frostfisch, nach Indien mit Stückgut und barer Münze nach Burma. Das Bordkino ist ein Thema, ebenso wie ein Volkskammerpräsident als prominenter Passagier. Zum letzten Male die Bilderwelt der Seeleute mit ihren Erlebnissen und Erfahrungen, den unbegrenzten Sichten und Möglichkeiten, welche beim Leser die Sinne verzaubern, den Geist befreien und der Seele Raum zum baumeln bieten.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe

BORDGESCHICHTEN