Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute



BORDGESCHICHTEN

XXII

DSR Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XXII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2024



Fischlandwiesen mit Seefahrtschule und Kirche Wustrow (07/2023) Foto: Walter Hess

BORDGESCHICHTEN®

DSR Seeleute e.V.

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 22/2024,
limitierte Auflage von 1100 Exemplaren.

Impressum

Herausgeber:	DSR-Seeleute e.V. Freiberg, Postfach 1244, 09582 Freiberg Redaktion: Friedrich Seibicke, Altenburg, und Heike Metz, Dresden, (verantwortliche Redakteure) Lothar Vogel, Falkenau, und Kurt-Werner Langer, Güstrow homepage: www.seeleute.de e-mail: bordgeschichten@seeleute.de
Gesamtgestaltung und Druck:	Graphische Werkstätten Zittau GmbH
Preis:	15,00 Euro
Redaktionsschluss:	31. Dezember 2023

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung der Beiträge auf Datenträger, bzw. Wiedergabe im Internet, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. Jegliche Verwertung von Bildern, Fotos, Zeichnungen, Skizzen und Faksimile ist außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes unzulässig und strafbar.
Alle Angaben erfolgten nach bestem Gewissen, aber ohne Gewähr. Die Beiträge sind teils redaktionell bearbeitet. Sie geben die Meinung des Autors wieder, die nicht immer mit der Meinung der Redaktion identisch sein muss.

Vorwort

Gebäude sind Zeugen ihrer Zeit. Unübersehbar thront der Komplex der ehemaligen Seefahrtschule Wustrow am Eingang zum Fischland.
1846 war an dieser Stelle auf dem sogenannten Stegberg ein relativ bescheidener Zweckbau entstanden, den die Wustrower Schiffer ihrem Landesherrn abgetrotzt hatten, um der seefahrenden Jugend einen Ort für zeitgemäße nautische Bildung zu schaffen. Dass Wustrow dabei gegenüber dem größeren Ort Ribnitz als Standort bevorzugt wurde, lag sicherlich an dem großen Schiffsbestand (1843 befanden sich 168 seegehende Segelschiffe in Fischländer Besitz) und dem energischen Engagement des Wustrower Schifferstandes. Und so wurde am 10. November die **Großherzogliche Navigationsschule** feierlich eröffnet.

Während der Zeitläufe veränderte sie ihr Aussehen und ihren Namen. Sie erhielt einen Turm für das Training der astronomischen Navigation und wurde in **Seefahrtschule Wustrow** umbenannt. Zwei Weltkriege und deren Folgen bedeuteten fast ihr Ende. Doch in Zeiten der Not fanden sich einfallsreiche Bürger, engagierte Direktoren und traditionsbewusste Lehrer, die mit Mut und guten Ideen „de Schaul" wieder in sichereres Fahrwasser brachten. Neue, höhere Anforderungen an die Ausbildung verlangten immer wieder bauliche Veränderungen, die größten erfolgten in den Jahren 1950 bis 1964. Der Aufbau der DDR-Handels- und Fischereiflotte benötigte Kapitäne und Schiffsoffiziere in großer Zahl. Es entstanden neue Unterrichtsräume, ein höherer Turm mit Planetarium, eine Aula, ein Speisesaal, Internatsräume und sogar ein Manöverübungsbecken. Und so mutierte das alte Schulgebäude zu einem großen, wenig attraktiven Zweckbau, der von den Seefahrtschülern liebevoll-ironisch „das graue Schloss am Meer" genannt wurde. Nicht schön, aber enorm wichtig für Wustrow und seine Bewohner. Sie lernten und lehrten dort, arbeiteten und feierten mit den jungen Seeleuten, zeitweise befanden sich bis zu 500 von ihnen im Dorf. Wustrow war schon immer ein Seefahrerort mit eigenem Gesicht. Dieses hatte sich im Auf und Ab der Ereignisse zwar oft verändert, war aufgeblüht in der großen Zeit der Segelschifffahrt, bekam härtere Züge bei deren Verfall am Ende des 19. Jahrhunderts, verhärmte und verging fast mit den beiden Weltkriegen und wurde doch wieder wichtig und begehrt beim Aufbau der DDR-Handelsflotte. Fachliche Kompetenz war gefragt, und die Seefahrtschüler brachten ganz nebenbei einen kleinen Hauch der großen Welt in den sozialistischen Dorfalltag.

1992 – das wiedervereinte Deutschland benötigte keine weitere Seefahrtschule im Osten, schon gar keine riesige Ingenieurhochschule für Seefahrt, die inzwischen aus der Zusammenlegung der SFS Wustrow mit der Ingenieurschule für Schiffbautechnik Warnemünde hervorgegangen war. Wustrow wurde einfach geschlossen.

Es gab zu dieser Zeit niemanden im Ort wie einst die Schiffer Bradhering, Permien, Dade und Voß, die 1845 einen eindrucksvoll überzeugenden Brief an ihren Großherzog Friedrich Franz geschrieben hatten, und solche engagierten Fachleute, wie Studienrat Walter Steinfatt und Kapitän Rose, die 100 Jahre später gemeinsam mit traditionsbewussten Bürgern für „ihre Schule" kämpften, fehlten auch. So bedeutete das Ende der Seefahrtschule auch das Ende der Seefahrertradition in Wustrow. Aus und vorbei.

2020 wurde am Standort der ehemaligen Seefahrtschule der Ferienkomplex „Zwei Wasser" eröffnet – größer, weißer, fremder vor dem Ortseingang … und das ist wohl das Schlimmste – ohne jede inhaltliche Verbindung zu Wustrow, seinen Bewohnern und seiner Geschichte. Wustrow muss sich – ohne die „Seefohrtschaul" – neu erfinden. In den BORDGESCHICHTEN erinnerte schon öfter ein Beitrag an die maritime Tradition dieses Ortes, so auch in diesem Band.

Gabriele Eymael, Englischlehrerin
SFS Wustrow / IHS Warnemünde/Wustrow

Barnstorf, im Oktober 2023


Hier ruhet in Gott
unser lieber Vater
der Kapitän
August Joerk
* 22. Juli 1841, † 28. Febr. 1910
zu Wustrow.
u. unsere liebe Mutter
Meta Joerk
geb. Zephen
* 24. 10. 1847. † 4. 8.
Kapitän
Fritz Gütschow
* 21. 11. 1904
† 5. 3. 1958
Else Gütschow
geb. Beüdigam
* 10. 4. 1903
† 3. 7. 1985
Kapitän
Richard Beüdigam
* 5. 7. 1870
1916
Else Beüdigam
geb. Joerk

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	3
Walter Hess	Die Seefahrtschule Wustrow	6
Joachim Hetzer	Aus einer Wustrower Bergfestzeitung	12
Friedrich Seibicke	DSR-Seeleute – Diplomaten in der Takelhose	14
Redaktion	DHZZ – vom Rufzeichen zum Markenzeichen	21
K. Hempel	Der Untergang der KRESMSERTOR	27
Ulrich Decker	Die landseitige Vollmatrosenausbildung auf MS GEORG BÜCHNER	32
Klaus Eckelmann	Seeseitige Vollmatrosenausbildung auf den Frachtschiffen der DSR im 2. Lehrjahr	35
Lutz H. Wernecke	Wie uns Seebeine wuchsen	41
Günter Glaß	Der Brand auf MS MANSFELD mit Totalverlust im Februar 1986	42
Wolf A. Kaiser	Gedanken auf Gottes Acker	50
Redaktion	Bildteil Friedhof Wustrow	52
Kurt-Werner Langer	Die Kiste	58
A. C. Marnau	Ökelnamen bei der DSR	58
Oskar Pohl	Der Schiffskoch vom MS ERFURT	61
Dirk Peters	Das Ende der DSR Linienschifffahrt	64
Werner Fischer	Flaschenpost	88
Jürgen Rokosch	Von der DSR über die Polizei auf die Philippinen	92
Detlev Oehme	Von Zahnschmerzen bis Fernost und anderen Kalamitäten	98
Roland Mahnke	Schlepp-Reisen ins Schwarze Meer	105
Friedrich Elchlepp	Mit MS COTTBUS unterwegs nach Südostasien	110
Knut Freiwald	Stowaways	114
Fred Schulz	Kursänderung	116
Peter Duwe	Für eine Handvoll D-Mark	122
Siegmar Broßat	Falsch verbunden	125
Karsten Wieck	In drei Tagen fünfmal über den Äquator	127
Christine Seibicke	Mit blauer Bluse zum roten Woodstock	129
Unbekannt	Die Ausfahrt	136
René Hennig	Landgang und das Ende vom Lied	138
Stephan Bohnsack	Die Stewardess und die Halbnackten	145
Jens Meier	Sieben Sommersprossen	147
Walter Jangel	Handel und Wandel	149
Klaus Ammersdörfer	MS ZINNOWITZ macht einen Patenschaftsbesuch	153
Reinhard Lachs	Dein Elektroingenieur, das unbekannte Wesen	156
	Das Wort zum Schluss	159
	Abbildungsnachweis	160

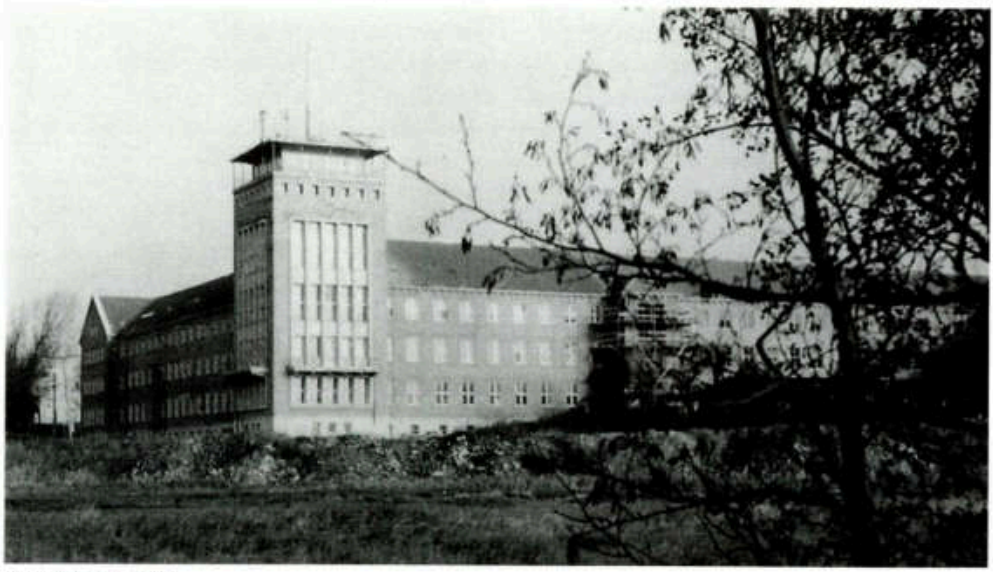
Walter Hess

Die Seefahrtschule Wustrow – ein historischer Überblick

10.11.1846 – Eröffnung als „Großherzogliche Mecklenburgische Navigationsschule" durch den Amtsmann Koppe in Wustrow auf dem Fischland, die erste staatliche Navigationsschule in Mecklenburg und die 12. in den deutschen Seeuferstaaten. Erster Direktor wird der Navigationslehrer Ernst Friedrich Schütz.
1847 bis 1849 – Bau des Schulgebäudes auf dem Stegberg, Position 54°20' Nord, 12°24' Ost.
1871 – Die Prüflinge erhalten erstmalig zentral gestellte Aufgaben, erarbeitet von der Reichsregierung.
1880 – Carl Kurtzwig wird als zweiter Direktor der Navigationsschule eingesetzt.
1899 – Julius Reimer wird neuer Navigationsschuldirektor. Er reformiert die Ausbildung und nimmt die Fächer Gesundheits- und Handelslehre in einem neuen Lehrplan auf. Das Lehrerkollegium wächst von drei auf fünf Personen
1911 – Die Navigationsschule wird unter die Leitung von Heinrich Fretwurst gestellt.
1914 bis 1916 – Unter Fretwurst werden ein Kartensaal, ein Funk- und ein Prüfungszimmer angebaut.
1916 – Aufgrund vorausgegangenen Antrages kaisertreuer Navigationslehrer aus Bremen erfolgt die Umbenennung in „Seefahrtschule Wustrow" (SFS).
1916 bis 1917 – Bau eines Turmes. Er ermöglicht die Unterrichtung in praxisnaher astronomischer Navigation.
1923 – Infolge „katastrophaler" Finanzlage will die Schweriner Landesregierung die Wustrower Bildungsstätte schließen lassen. Die Lehrkräfte um Direktor Fretwurst unternehmen alles, um die Lehrbasis ihrer Seefahrtschule entsprechend den zeitlichen Anforderungen weiter auszubauen. So beschaffen sie einen Funkpeiler und eine



Ältestes Bild der Seefahrtschule Wustrow



SFS Wustrow(1963)

Kreiselkompassanlage und bauen selbst ein gut funktionierendes Planetarium. Die in Frage stehende Existenz der Bildungsstätte wird gesichert.

1931 – Diplomingenieur Paul Keding wird Direktor der Seefahrtschule. Es kommen jährlich 25 bis 30 Steuermanns- bzw. Kapitäns-Absolventen zum Patent. In den Folgejahren bis zur Schließung 1945 erlebt die Seefahrtschule Wustrow „Höhen und Tiefen". Unter anderem wird sie 1933 in „Reichsseefahrtschule" umbenannt und ab 1938 durfte niemand studieren, der nicht den „Ariernachweis" erbringen konnte. Infolge des Zweiten Weltkrieges werden ab September 1939 die Ausbildungsanforderungen herabgesetzt. So werden eine verkürzte Seefahrtszeit angeordnet, Notprüfungen durchgeführt und Lehrfächer gestrichen.

1943 wird die ausgebombte Bremer Seefahrtschule nach Wustrow verlagert. Es werden nur noch Steuermannslehrgänge abgehalten. Die letzten Prüfungen finden 1944 statt. Nach Kriegsende wird in ihr eine sowjetische Marineeinheit untergebracht.

1945/1946 – Traditionsbewusste Bürger aus Wustrow und Umgebung gründen einen Ausschuss mit dem Ziel des Erhalts und der Wiedereröffnung der Seefahrtschule. Ganz besonders setzt sich ihr Leiter, Studienrat Walter Steinfatt, für die Sicherung von Lehrmaterialien und Dokumenten ein, um die Einrichtung zu erhalten. Prüfungen für Kleinstpatente der Fischerei werden bereits wieder abgenommen.

6.5.1949 – Wiedereröffnung der Seefahrtschule. Schulleiter wird Heinz Krüger. Bereits im November 1949 schließen 21 Kapitäne der kleinen Hochseefischerei bzw. Seemaschinisten ihre Ausbildung erfolgreich ab. Ihre Ausbildung wird hauptamtlich von vier Lehrkräften in drei Räumen geleistet.



SFS Wustrow Vorlesungsraum

1950 – Die Kapitäne Walter Homburg, Herbert Schickedanz und Gerhard Rose sowie Studienrat Walter Steinfatt erstellen einen völlig neuen Lehrplan für



SFS Wustrow Speisesaal (1963)

die Ausbildung von „Schiffsoffizieren und Kapitänen auf Großer Fahrt". Ihr Bedarf erhöht sich, als die Regierung der DDR den Aufbau einer eigenen Handels- und Fischereiflotte beschließt.

1951 – Mit der Ausbildung von Seefunkoffizieren gibt es einen weiteren Studiengang in Wustrow.
1.7.1952 – Gründung der Deutschen Seereederei (DSR), Rostock – einem der zukünftig größten Partner beim Einsatz von Absolventen der Seefahrtschule.
1953 – Gerhard Schirdewahn wird neuer Direktor der Seefahrtschule.
1951 bis 1954 – Anbau des Ostflügels. Es entstehen ein Wirtschaftsgebäude, Speisesaal, vier Klassenräume und zehn Wohnungen.
1954 – Alle Fachabschlüsse in Wustrow zu erreichen ist nicht mehr möglich, sodass die Ausbildung von Seemaschinisten und Schiffsingenieuren nach Warnemünde ausgegliedert wird.
1959 bis 1964 erfolgen weitere Um- und Anbauten. Es entstehen



SFS Wustrow Haupteingang (1966)

ein Gebäude mit 17 Lehrkabinetten, der Turm mit dem Planetarium, eine große Bibliothek, eine große Aula und ein großes Wasserbecken (Manöverübungsbecken). Im alten Schulgebäude, jetzt im „Mittelteil" integriert, finden Verwaltungs- und Internatseinrichtungen ihren Platz.

1965 – Wegen erneutem Platzmangel werden Schüler in Warnemünde untergebracht. Es betrifft künftige nautische Offiziere und Kapitäne der Hochseefischerei.

1966 – Kapitän Hans Ebeling wird neuer Leiter der Seefahrtschule.

1966 bis 1969 – Intensive Beratungen mit dem Bestreben, die Seefahrtschule in eine maritime Hochschule umzuwandeln.

1.9.1969 – Mit der Berufung von Prof. Dr. Hermann Schneider zum Rektor wird dieser Umwandlungsprozess begonnen. Die Seefahrtschule Wustrow und die Ingenieurschule für Schiffbautechnik in Warnemünde werden zur Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow (IHS) zusammengelegt. Neugründung der Sektionen Schiffsführung, Schiffsbetriebstechnik und Schiffbautechnologie. Das erste Studienjahr erfolgt in Wustrow, danach Fortsetzung in Warnemünde. Im deutschsprachigen Raum bildet damit eine Hochschule erstmalig zivile Schiffsoffiziere und Kapitäne aus.

1970 – Die Sektion Grundlagenausbildung entsteht. Ein gesellschaftlicher Rat wird gebildet.

1972 – Prof. Dr. sc. Eckhard Moeck wird Rektor der Ingenieurhochschule. In allen Sektionen werden Wissenschaftsbereiche gebildet. Somit kann der akademische Titel „Dipl.-Ing." verliehen werden.

1974 – Weiterbildungskurse für Kapitäne und Schiffsoffiziere werden eingeführt.

1981 – Im März wird das Ausbildungsschiff STÖRTEBEKER/Y3CS in Dienst gestellt.

1984 – Der IHS werden die Promotionsrechte A und B zuerkannt. Jetzt gibt es die Möglichkeit, den Titel „Dr.-Ing." für Schiffsführung, Schiffstechnik bzw. Schiffstechnologie und mit dem Promotionsrecht B den Titel „Dr. sc. tech." zu vergeben.



Wer möchte Schiffsoffizier werden?

An der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow besteht für das Studienjahr 1977/78 und auch für spätere Jahre noch die Möglichkeit, in der Fachrichtung Handelsschiffahrt (A-Patent) und Schiffsmaschinenbetrieb (C-Patent) ein Studium aufzunehmen. Voraussetzung dafür ist die Hochschulreife und eine Seefahrtszeit von mindestens 18 Monaten sowie der entsprechende Beruf.

Junge Facharbeiter, die sich politisch aktiv betätigen, gute Ergebnisse in der Berufsausbildung aufweisen und in der Regel über eine zweijährige berufliche Praxis verfügen, können an der Ingenieurhochschule in einem einjährigen bzw. halbjährigen Hochschulvorbereitungslehrgang die Hochschulreife erwerben. Die Dienstzeit in den bewaffneten Organen wird als Berufspraxis anerkannt.

Für den im Februar 1977 beginnenden halbjährigen Lehrgang sind noch Studienplätze für junge Facharbeiter mit guten schulischen Leistungen frei.

Bewerbungen nimmt bis zum 20. Dezember 1976 das Direktorat für Erziehung, Aus- und Weiterbildung der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow über die Kaderabteilungen der Flottenbereiche entgegen.

Werbung SFS, aus „Voll Voraus" (6.4.1976)

1986 – Bildung der Sektion Seewirtschaft. Zu diesem Zeitpunkt kümmern sich 480 wissenschaftliche und technische Mitarbeiter um die 1250 immatrikulierten Studenten.

1987 – Erweiterung der IHS um das Direktorat Wissenschaftlicher Gerätebau.

1988 – Die letzten „Funkstudenten" (Gruppen F81 und F82) werden immatrikuliert.

1989 – Gründung der Hochschule für Seefahrt (HfS)

1990 – Die Hochschule für Seefahrt wird aufgelöst und formal-rechtlich von der Rostocker Universität übernommen. Mit dem Ende der DDR endet auch die maritime Ausbildung. Die immatrikulierten Studenten dürfen im Fachbereich Seefahrt ihren Studiengang an der Fachhochschule Wismar abschließen. Ein Brand in den Gebäuden der Sektion Grundlagen am Standort Wustrow beschädigt Kellerräume. Durch den persönlichen Einsatz aller Mitarbeiter kann das Grundlagenstudium für die Studenten des letzten Jahrganges an dieser Bildungsstätte vollendet werden.

1991 – Acht Studenten, davon drei weibliche Bewerber – legen die Telegrafiefunkprüfung

ab. Die übrigen Studenten der Fachrichtung werden Diplomingenieure ohne Funkzeugnis. Hiermit endet die Telegrafiefunkausbildung an der IHS Warnemünde/Wustrow.

1992 – Das Ende des Sommersemesters 1992 bedeutet unwiederbringlich die Schließung dieser traditionsreichen Ausbildungsstätte. 95 Mitarbeiter werden arbeitslos. Es blieben Trauer und Verzweiflung bei den Mitarbeitern, die im Hissen von schwarzen Fahnen auf dem Turm der Seefahrtschule zum Ausdruck gebracht werden.

1.10.1992 – Der Fachbereich Seefahrt der Hochschule Wismar wird in einer Außenstelle in Warnemünde gegründet. Nach dem abrupten Niedergang des Schulstandortes Wustrow wird die maritime Ausbildung in diesen neu gegründeten Bereich Seefahrt nach Warnemünde verlegt. Alsbald gibt es auch dort Veränderungen. Die Anzahl der Lehrkräfte wird reduziert bzw. werden die Studienanforderungen, die sich einst als praxisorientiert und allseitig bildend erwiesen hatten, neu festgelegt. Die Studiendauer wird erheblich verkürzt. Alle noch erhalten gebliebenen Gebäude des Hochschulstandortes Wustrow verwaisen zur Ruine.

1998 – Überlegungen zielen darauf ab, die Fläche der Schule von einst 13.000 qm auf 4.000 qm zu reduzieren. Auf 2.000 qm soll eine neue Fischländer Schule entstehen, während die übrigen, zum Teil denkmalgeschützten Bereiche, von einer Kindertagesstätte, einer Bibliothek und einem Gemeindesaal genutzt werden sollen.

1999 – Ein einschneidendes Jahr in der Geschichte der ehemaligen Seefahrtschule. Abbrucharbeiten im großen Stil finden statt. Bagger und Radlader reißen diverse Unterrichtsräume, die Aula, das Manöverübungsbecken und Wohnräume für etwa 200 Internatsschüler ab, Gebäude, die nicht älter als 30 bis 40 Jahre waren. Auf der „Freifläche" werden Häuser mit Garten gebaut.

2000 – Im April verkauft das Land Mecklenburg-Vorpommern hierzu die Schule an die Landesgrunderwerb Mecklenburg-Vorpommern GmbH (LGE). Diese wiederum verkauft sie an die Gemeinde Wustrow, um den in einem städtebaulichen Grundlagenvertrag aus dem Jahre 1998 vereinbarten Schulstandort zu entwickeln. Die Pläne zum Bau der Schule werden jedoch nicht realisiert.



SFS Haupteingang (2000)

2005 – Der „Förderverein Projekt ehemalige Seefahrtschule Wustrow e. V." wird gegründet. Ehemalige Studenten der Einrichtung sind bestrebt, die maritimen Traditionen der Seefahrtschule zu pflegen und realisierbare Entwürfe für die künftige Nutzung der noch erhaltenen Gebäudeteile zu unterstützen. Die einst solide Bausubstanz verfällt weiter.



SFS ehemaliger Speisesaal im Verfall

2007 – Seit August des Jahres ist Wustrow kein Schulstandort mehr, das Konzept aus 1990 konnte nicht



SFS Wustrow - Start des Umbaues

umgesetzt werden. Dies führt zu einem Rechtsstreit zwischen Land und Gemeinde über die Wirksamkeit des Bebauungsplanes.
2010 – Erfolgversprechende Bestrebungen, die noch verbliebenen Gebäude wieder zu nutzen. Die Wustrower Gemeindevertreter fassen den Beschluss, ein Projektkonsortium zu beauftragen, das auf dem Gelände ein Gesundheitsressort errichten will. Dieses solle 2015 eröffnet werden.
29.5.2020 – Am Standort „Alte Seefahrtschule Wustrow" wird die „Zwei-Wasser"-Ferienanlage eingeweiht. In mehrjähriger Bauzeit erwuchsen aus der unansehnlichen Ruine 124 attraktive Ferienwohnungen.



Infotafel Umbau SFS Wustrow (2018)



SFS Wustrow (07/2018)

Quellen: Neben eigenem Wissen und einer Wikipedia-Recherche zur Großherzoglichen Mecklenburgischen Navigationsschule
Dr. Manfred Hessel: „Seefahrtschule Wustrow – eine Rückschau auf die Ausbildung von Schiffsoffizieren und Kapitänen."
Horst Niendorf: Aus seinen Aufzeichnungen als ehemaliger Lehrer im Hochschuldienst an der IHS/HfS Warnemünde/Wustrow

Joachim Hetzer

Aus einer Wustrower Bergfestzeitung

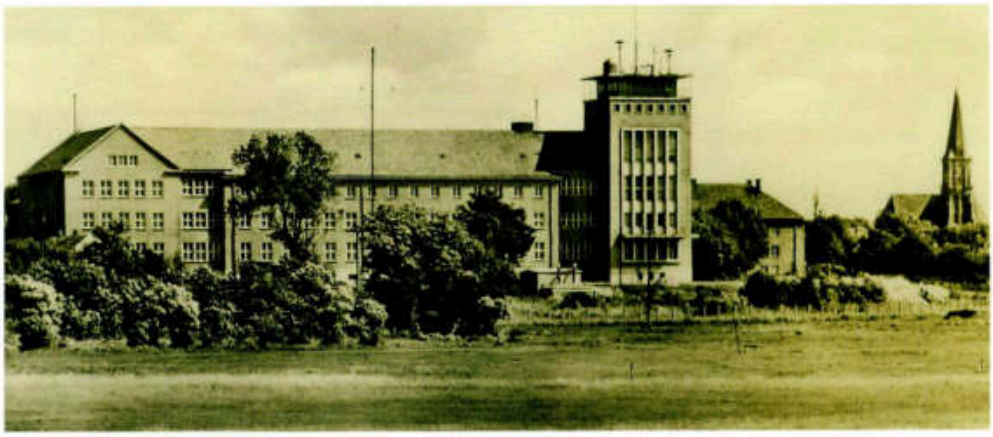
Joachim Hetzer, Absolvent der Klasse F1/4, 1964–1967, an der Seefahrtschule Wustrow, versammelte in einer Bergfestzeitung neben sinnigen Sprüchen auch Zitate seiner Lehrer/Dozenten, die belegen, dass diese nicht ohne Humor, teils unfreiwillig, ihre Seminare gestalteten.



„2 von 600 000, überlegen Sie mal, wo bleiben die anderen 598 000?"
„Der liebe Gott weiß alles, der weiß alles besser."
„Ihr seid ja die reinsten Tiefflieger, ideologische U-Boote!"
„Die Kapitalisten leben besser, als wir es in 50 Jahren nicht schaffen werden."

„Genosse Herrmann, Sie sehen so blass aus, haben Sie sich eine Freundin angeschafft?"
„Wenn's nach mir ginge, ich würde die Prügelstrafe einführen."
„Ja, wenn Tausende so ‚ne Buddhafigur anlecken..." *(zum Thema Seuchen in der 3. Welt)*
„Das war ganz schön, aber Französisch war das doch nicht."





Hast Du Französisch noch zu machen,
hast Du ein nettes Buch zum Lachen,
fehl'n Verse für die Bergfestzeitung-
dann zieh' an Dir warme Kleidung
und verschwinde rasch und schnell
in die Aula zu M. - L.
Dort ist dann mit Licht und Ton
Genosse Kupfer in Aktion,
um bei uns die weisen Lehren
Marx' und Engels' zu vermehren.

„Ist das von Klamann, dem Schwein?" *(Klamann zeichnete im EULENSPIEGEL schöne Frauen)*
„Was sind Sie doch für eine Dösklasse!"
„Jeder ist anders dumm."
„Wohin die Mine treibt, das kann der Nautiker ausrechnen, ein bisschen Mathe und Physik bekommt er an der Schule ja mit."

„Von dummen Menschen kann man viel lernen."
„Was? Alles Abitur? Und ihr seid hier?"
„... das hat bei Ihnen 'ne Wirkung, als wenn man einen Ochsen ins Horn kneift."
„Man muss es verstehen, auf Versammlungen rechtzeitig die Augen zu schließen."
„Dann wurde ein Schieber herumgereicht, alle zeigten großes Interesse, obwohl so ein Schieber ja keine Sensation birgt, vor allem wenn er leer ist." *(auf dem Gesundheitslehrgang)*



Weißt Du manchmal nicht mehr weiter,
geh zu Bobka oder Reuter.
Ein paar Bierchen trinkst Du dort
und schon sind die Sorgen fort.



Am "Helgoland" kann man auf Leitern den Bekanntenkreis erweitern.

„Wenn man sich auf den richtigen Standpunkt stellt, der allerdings der falsche ist ..."
„SSS PAMIR, Rufzeichen DKEF – Delta, Karin, Emil, Fritz ..." *(richtig: Delta, Kilo, Echo, Foxtrott)*
„Der in Westafrika ist gerade nicht da, der ist im Urwald die Affen füttern." *(zu den Dienstzeiten dortiger Küstenfunkstellen.*
„Wer hat die mitgebracht?!" *(Als eine Fledermaus durchs Klassenzimmer flog)*
„Monsieur Werner, wo bringen Sie die Nacht zu?"
„... am 31. Oktober als Dr. Martin Luther nagelte."

„Ihr Wissen ist sehr dürftig, Sie arbeiten zu wenig intensiv."
„Sie würden hier durchs Fenster springen, wenn ich Ihnen alle Beispiele bringe."
„Passens auf, Sie, ich beiße Sie gleich ins Bein!"
„Da liegt der Hase begraben."
„Wenn Sie erst ein volkseigenes Gebiss haben..."
„... wir waren wütend über den Hund, weil der so ein Schwein war und immer prügelte."



Ribnitz-Hbf, montags früh 0600 MEZ

Friedrich Seibicke

DSR-Seeleute – Diplomaten in der Takelhose und andere Aphorismen

Manch ein Seemann mit einer Schwäche für Frauen bekam in Santos nach vier Tagen Landgang eine Schwäche bei Frauen.

Zurück zur Natur, sagte die Fuhlbrass und ging über Bord.

Die Schiffspresse – tägliche Genugtuung weit weg zu sein.

Der DSR-Seemann war der Einzige in der Republik, der kostenlos Quartier und drei warme Mahlzeiten am Tag erhielt. Ein so großzügiges Angebot bekam sonst nur der, welcher eine ledige Apothekerin kurz vor ihren Wechseljahren nach einem Mittel gegen seine Dauererektion fragte.

Der unterste Level der Arbeitsmoral: Wenn der political adviser von höchster Stelle verpflichtet wird, nichts zu tun und auch dazu keine Lust mehr hat.

In der Regel bevorzugte der DSR-Seemann zwei Typen von Frauen: einheimische und fremde.

Was der Kapitän der Besatzung als Reiseplanung vortrug, war der Ersatz des Zufalles durch den Irrtum.

Du, Deiner, Dir, Dich. Den Unterschied zwischen der Beugung beim Rechtschreiben und der beim Recht sprechen spürte jeder beim Entzug seines Seefahrtsbuches.

Der Blick zur Sonne am Mittag – für die Nautiker der DSR Arbeit, für die Soldaten der NVA eine Belobigung.

Der Alte instruierte bei Gefahr in Verzug unverzüglich geweckt zu werden, selbst in einer Parteiversammlung.

Parteiversammlung – Verlust an Lebenszeit von mindestens anderthalb Stunden.

Früher schickte der Vater seinen liebsten Sohn auf See, heute schickt er ihn nach Deutschland.

Eheliche Treue: hielt zwischen Santos und Bombay an. Vaterländische Treue: reichte von Warnemünde bis Kiel-Holtenau.

Eine Stewardess erzählte der anderen ganz aufgeregt, der neue Matrose habe wie üblich zwei Füße, aber acht Hände.

Das Gute an der Masturbation bestand darin, dass hinterher das Handgeld immer noch für eine Schallplatte von Heino reichte.

Auf DSR-Schiffen fuhren Atheisten und Gläubige. Letztere glaubten, immer noch ein Hafenbräu trinken zu müssen.

Er misstraute einer Partei, die einen unsicheren Kantonisten wie ihn als Kandidat haben wollte, der versicherte, dass sie in ihn einen bekäme, auf den sie nicht bauen kann.

Drei Worte, die der Seemann sonst nirgendwo auf der Welt hörte: „Unsere amerikanischen Freunde ..."

Erst Tadel vom Alten und dann noch Rügen im Radio: Der Funker hatte es nicht leicht.

Mein Feld ist die Welt. Später kann ich immer noch in Lütten Klein aus dem Fenster gucken.

Dritte Welt, stellte der Seemann fest, heißt jener Teil, in dem Dreck noch keine Rolle spielt.

Fährst du zur See empfindest du das Leben wesentlich kurzweiliger, als wenn du jeden Tag neben deiner Ehefrau aufwachst.

Der Seemann konnte es sich auf der ganzen Welt ersparen, vor dem Beischlaf erst noch Komplimente machen zu müssen.

Mitreisende Ehefrauen beeindruckte Kapitän F. weniger durch seine vier Kolbenringe, als vielmehr durch die Ähnlichkeit mit einem Gulo gulo mecklenburgensis (wissenschaftlicher Name für Mecklenburger Vielfraß).

Wer ein Leben in den Grenzen zwischen Ostsee und Erzgebirge als wertlos empfand, riskierte einen Schuss in den Rücken oder bewarb sich bei der DSR.

Der Seemann wurde von den „Organen" dermaßen schnell über den Tisch gezogen, dass manche Neueinstellung erst glaubte, die Reibungshitze wäre Nestwärme.

Es konnte dich das Seefahrtsbuch kosten, wenn du aussprachst, was alle dachten.

Auf manchem Dampfer konnte der Kapitän die Mannschaft am ehesten von seiner Macht überzeugen, wenn er sie missbrauchte.

Bis zuletzt glaubten die Genossen in führender Position, die Verwüstungen, die sie anrichteten, wären Fortschritt gewesen.

Manches sinnfreie Telegramm diente nur dem Beweis, dass ein „Hallo" aus dem Japanischen Meer möglich ist.

Es gab Seeleute, die mussten leidvoll erfahren, dass Männer, die anwesend sind, bessere Karten haben als Männer, die nicht anwesend sind.

Unser Parteisekretär versuchte alles, um zu verhindern, dass irgendein Idiot mit ihm der gleichen Meinung war.

Nicht nur Fernostreisen wurden lang, wenn das Schiff nach Heimkehr auf Warnemünde Reede liegen blieb.

Wer jemals den Rostocker Überseehafen kennenlernen durfte, konnte dem Hafen Chungjin in Nordkorea einen gewissen Charme nicht absprechen. Die Berge waren höher.

Kein Lebenszeichen unterwegs – dann musste sich der Seemann bei Einlaufen Rostock erst wieder erinnern, wen er geheiratet hat.

Ein wackliger Stuhl ließ sich am besten durch ein untergelegtes Parteibuch stabilisieren.

Einer mitreisenden Ehefrau im kurzen Rock vor einem steilen Niedergang ein galantes „Ladies first" anzubieten war schon recht perfide.

An Land gibt es Ehemänner, an Bord verheiratete Junggesellen.

Nicht nur in Brasilien betrachtete mancher Lord sein Gehirn als zweitliebstes Organ.

Manch einer führte Tagebuch, um sich nicht erst bei schwerem Wetter auszukotzen.

Meine Spielkameraden landeten nach der Schule mit der Brotbüchse in der Industrie oder hinterm Schreibtisch, wozu sie sich als Langeweiler berufen fühlten.

Der Plan ist unser Kampfprogamm; Jede Reise mit guter Bilanz; Ordnung und Sicherheit zu jeder Zeit – an jedem Ort; mit den Besten vergleichen – selbst Spitze erreichen. Bei der Partei mussten Parolen herhalten, wie auch bei deren Re-Inkarnation, den Woken der Neuzeit.

Bei manchen Bordmahlzeiten verlernte Jan Maat zu essen und konnte nur noch schlucken.

Zwischen den Frauen an Bord herrschte im besten Falle Waffenstillstand.

Mancher konnte auf die Bewilligung der Mitreise seiner Ehefrau warten, bis er die kalte Pisse kriegte.

Am Ende einer langen Reise wurde der Weinblattsiegel manchmal so rar wie der Schweiß des 1. Sekretärs.

Unser Polit gründete in Santos eine deutsch-brasilianische Freundschaftsgesellschaft aus zwei Personen, um nicht immer nur beim Husten zu keuchen.

Lieber eine Stumme in der Koje, als eine Taube auf der Back.

Die Reederei klagte beständig über die Gicht. Sie bekam die Kralle einfach nicht krumm, um ein paar Valuten mehr locker zu machen.

Werte Genossinnen und Genossen – eine Anrede, die im Allerwertesten den höchsten Grad der Steigerung erfuhr.

Gesichtserkennung? Kannten wir bereits vor 50 Jahren bei der Ausklarierung des Schiffes im Rostocker Überseehafen!

Unsere Stewardessen hassten es, Klatsch und Tratsch weiterzuerzählen. Dummerweise wussten sie nicht, was sie sonst damit anfangen sollten.

Warum nicht in die Schlange vor der Transitlast stellen, nur um den Löffel zwei Jahre später zu vererben?

Nach Bildung der Komplexbrigaden besaß mancher Chief gute Chancen seine Heuer gegen ein Magengeschwür zu tauschen.

Ein unnützes Leben ist ein früher Tod. Wenn das stimmte, hätten in der 5. Etage des Reedereigebäudes lauter Zombies hausen müssen.

Alle Seemannsfrauen beklagen die Abwesenheit ihrer Männer von zu Hause, manche unter ihnen aber auch seine Abwesenheit, wenn er zu Hause ist.

Manche Politniks glichen einem Gockel, dem man den Hals umgedreht hat. Sie flatterten aufgeregt durch den Dampfer. Dabei waren sie längst tot.

Während der Äquatortaufe fühlten sich manche Täuflinge nackt unter Wölfen.

Einbildungskraft ist das, was einem 1. Sekretär glauben macht, er sei jedem Schiffsoffizier an Intelligenz überlegen.

Eine Meldung in der Schiffspresse VOLL VORAUS: „Auf dem X. Parteitag der SED in Berlin wurde dem Fliegerkosmonauten der DDR, Sigmund Jähn, unter dem Jubel der Delegierten ein PKW Typ Wartburg 353 der neuesten Serie überreicht."
Wie meine Leute im nächsten Brief von zu Hause schrieben, habe es sich bei diesem bemerkenswerten Vorgang nicht um den Kosmonauten Sigmund Jähn gehandelt, sondern um die ihnen gut bekannte Erzieherin Sieglinde Jahn. Außerdem trug sich das Ereignis nicht in Berlin zu, sondern in Halle, und es war auch nicht auf dem Parteitag, sondern auf einem Kindergarten-Solidaritätsbasar. Auch handelte es sich nicht um jubelnde Delegierte, sondern um eine Gruppe heulender Vorschulkinder. Schließlich war es kein Wartburg, den sie geschenkt bekommen hatte, sondern der polizeilich erfasste Fall drehte sich um ein fünfzehn Jahre altes Klappfahrrad der Marke MIFA mit einer neuen Klingel, das ihr gestohlen wurde.
Konnte man nach Offenlegung der tatsächlichen Umstände dieser Top-Meldung zukünftig unserer sozialistischen Schiffspresse überhaupt noch Glauben schenken?

Die beste Methode abzunehmen ist immer noch, die Tropenbelehrung zu ignorieren und in Indien um ein Glas Kolibakterien, verdünnt mit Wasser, zu bitten.

Einzig für Seefahrer endete die bekannte Welt in der Antike nicht an den Säulen des Herkules und in der Neuzeit nicht an der Mole von Warnemünde.

Das Blutspenden in Kuwait wurde nicht allzu streng untersagt, weil die führenden Genossen glaubten, dass sich damit eventuell auch die Begeisterung für den Sozialismus übertragen ließe. Aber konnten sie sicher sein, dass die Spender diese Begeisterung besaßen?

Bei der DSR setzten die großen stalinistischen Säuberungen der 30er-Jahre erst um 1980 ein, nur wurden die Verdächtigen nicht sofort erschossen, sondern lediglich in die Braunkohle abgeschoben.

So mancher Kapitän fühlte sich verheizt und glaubte, den Brand mit Alkohol löschen zu können.

Inzwischen verfügte er über einen beachtlichen Erfahrungsschatz, vor allem was die Vielfalt der Erscheinungsformen von Sonnenuntergängen auf See betraf.

Eines Tages kam eine Stewardess zum II. Nautischen Offizier, dem Gesundheitsoffizier an Bord, und bekannte ihm ihre Zweifel. Sie nehme gegen ihr permanentes Unwohlsein bei Seekrankheit regelmäßig Hoffmannstropfen als bewährtes Mittel. Nun habe sie aber gehört, dass diese die Wirkung der Pille aufhöben und damit die Gefahr bestände, dass sie so durch Hoffmannstropfen schwanger werde. Der Second konnte sie nach einem Blick in den „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen" beruhigen. Dieses Gerücht stimme nicht, es sei denn, die Tropfen stammten vom Genossen Hoffmann, unserem Kabelede.

Das Geheimnis, vom Kapitän eine gute Beurteilung zu bekommen, besteht darin, sich so dumm zu stellen wie der Alte ist, damit der glaubt, er sei so gescheit wie der zu Beurteilende.

Besonders schlimm wurde es, wenn die Bierlast leer war und der Seemann sich für den Rest der Reise von Pfefferminztee und Essen ernähren musste.

Als jemand sagte, am System müsse sich etwas ändern, dachten die Leute in der 5. Etage ans Sonnensystem.

Der Parteisekretär stellte auf einer Bordversammlung die Behauptung auf, dass man im Sozialismus sein Leben in vollen Zügen genießen könne. Er habe recht, meinten die Genossen aus dem Süden der Republik, sie würden es schon jetzt zwischen Leipzig und Rostock erleben.

Nach der jüngsten Parteiversammlung hatte er den Inhalt vom „Manifest der Kommunistischen Partei" erfasst. Die Werktätigen (m/w/d) aller Landstriche sollen sich vereinigen. Aber wo, in den Hinterzimmern der Kaschemmen am Hafen?

Ein Seemann fühlte sich unwiderstehlich, wenn ihm in Santos die Freundin über die ganze Hafenliegezeit treu blieb.

Er hatte in seinem ganzen Leben noch nie ein Gesicht vergessen, aber im Falle eines seiner Kapitäne machte er gerne eine Ausnahme.

Wahrscheinlich gibt es eine Menge Dinge, die nicht mit einer Flasche Weinblattsiegel zu heilen sind, aber der Seemann kennt nicht viele davon.

Zum Lumpenball zog sich eine unserer Stewardessen einen Mehlsack über den Kopf und schnitt zum besser Kennenlernen drei Löcher rein.

Ein Jungmatrose kam in Santos zum II. Nautischen Offizier und fragte, ob es stimme, dass man sich auf der Toilette, die er zusammen mit seinen landgangsfreudigen Kollegen benutze, den Tripper holen könne. Das könnte schon sein, antwortete darauf der Second, aber warum so umständlich?

Ich bewunderte meinen Kapitän und anerkannte damit die Tatsache, dass er mir das Wasser reichen konnte.

Das einzige Stück jahrtausendealter chinesischer Hochkultur, das ich aus Hongkong mit nach Hause brachte, war ein Lachsack, mit dem ich die Leute erschreckte.

Von der Sowjetunion lernen, heiße siegen lernen, erklärte wieder einmal der Politoffizier und behauptete, dass auch die Röntgenstrahlen ein Sowjetmensch entdeckt habe. Schon 1712

sagte demnach der St. Petersburger Bojar Wladimir Parudkin: „Ich habe dich durchschaut, du verfluchtes Luder!"

Der Parteisekretär redete vor der Besatzung eine halbe Stunde in den Wind, den die führenden Genossen in Rostock gemacht hatten.

Zum Propagandisten in der Partei war der geboren, der keine Lüge aussprechen konnte, ohne sie selbst zu glauben.

Mancher Kapitän vertrat den Standpunkt, dass sich jedes Problem im Zusammenleben an Bord lösen ließe, wenn jeder sich danach richte, was er zu sagen hat.

Unser Chief redete viel und hatte deshalb wenig Zeit zum Denken.

Es gab Seeleute, die hatten mit ihren Frauen nur noch gemeinsam, dass ihr Hochzeitstag auf das gleiche Datum fiel.

Die Genossen der SED-Industriekreisleitung waren Vorreiter in Sachen sozialistischer Demokratie. Jeder durfte ungestraft ihrer Meinung sein.

Unser Storekeeper führte eine glückliche Ehe. Er hatte die Scheidung schon dreimal auf die kommende Hafenliegezeit verschoben.

Die mitreisende Ehefrau des II. Ingenieurs beschwerte sich beim Chief, dass ihr Mann in der Maschine in seinem Element sei, aber wenn er nach der Wache aus dem Keller käme, versage er in der Koje total. Könne man etwas dagegen tun? Der Chief meinte, wenn das so sei, solle sie es mit ihm doch mal hinter den Hilfsdieseln versuchen.

Viele Seemannsfrauen kannten das männliche Geschlecht nur noch aus der Grammatikfibel ihrer Schulzeit.

Eile fand eine unserer Stewardessen unangemessen, außer beim Anblick einer Schiffsratte oder auf dem Weg zur Toilette.

Das Problem des Seemannes bestand darin, seinen bescheidenen Handgeldanspruch mit 600 Meter Hamburger Mönckebergstraße in Einklang zu bringen.

Mit der letzten, dreimal umgedrehten D-Mark auf der Mönckebergstraße war auch „das Bewusstsein" im Allerwertesten.

Überall war es erträglich. Doch am erträglichsten wurde es nach dem Verlassen der Mole von Warnemünde.

Wir hatten eine Stewardess, die meinte, sie läge lieber mit dem III. Offizier auf dessen Backskiste als darunter zu wischen.

Unser Alter war ein Nautiker, der genau wusste, wie man in einer Schleuse festmacht, und hinterher exakt sagen konnte, warum alles ganz anders gekommen ist.

Glück bedeutete für den Seemann, seine große, liebevolle Familie auf einem anderen Kontinent zu wissen.

Wozu ein Parteilehrjahr, wenn die Wahrheit so einfach ist, fragte ein vorlauter Genosse.

Unser Koch war so faul, der wartete mit dem Umrühren der Suppe, bis wir in ein Schlechtwettergebiet liefen.

Ein Besatzungsmitglied, das sich noch nicht einmal Arbeit damit machte, seinen Müßiggang zu begründen, nannte sich in den frühen Jahren der Reederei „Gehilfe des Kapitäns".

Besäßen schwerwiegende Fehler ein natürliches Gewicht, wäre die gesamte 5. Etage des Reedereigebäudes bis in den Keller durchgebrochen.

Wer ist schon unglücklicher als ein Kapitän, der sich nach einer netten, kleinen Familie sehnt und eine dreißigköpfige aufmüpfige Besatzung am Hacken hat.

Manchmal stieß mir beim Landgang in fernen Häfen so vieles auf, dass ich dachte, wir hätten schon in Rostock festgemacht.

Gegen schwere See konnte man im Gegensatz zur Industriekreisleitung angehen.

Fragte mich mein Nachbar an der Back: „Hast du den Marlspieker in der Hose vergessen oder freust du dich nur über die neue Stewardess?"

Geisteskranke und Seeleute haben gemeinsam, nicht alleine essen zu müssen.

Nach dem Studium der Dokumente wurde so mancher Genosse spätestens in Hamburg von der Wirklichkeit umzingelt, so wie es Ideologen immer wieder passiert.

Mit der Reisedauer sank die Moral wie die Flocke im Hafenbräu.

Es war für den Seemann eher zu verkraften, im Suezkanal mit einer Kamelledertasche geleimt zu werden als in Rostock mit seinem Sichtvermerk.

Welterfahrene DSRler mit Schulabschluss und Berufsausbildung amüsiert das unbedarfte, sprachverhunzende „Gendern" unqualifizierter Minderbemittelter:innen.

Im Gegensatz zum Computer konnte diese Stewardess nicht nur „ja" und „nein" sagen, sondern auch gleich zu drei Matrosen „vielleicht".

Die Partei hatte immer Recht. Ihre Doktrin besaß den Anspruch auf allgemeine Gültigkeit, außer was die Praxis betraf.

Ein Missverständnis: „Mein Gott, was bist du bloß für eine taube Nuss", sagte der Bootsmann beim Festmachen zu einem Matrosen. „Aber Boss, die Grünen gibt es doch nur im Westen!"

Unter all den Auto- und Radfahrenden, den Zufußgehenden, Einhandsegelnden, Paragleitenden, Tretrollernden, Schwebfliegenden und Seefahrenden sind mir Letztere noch immer die Liebsten.

Mancher fuhr noch zur See, wenn nachts die Zähne schon nicht mehr im Mund blieben.

Eine makabere Frucht der Revolution: Die Schiffe der DSR spielten Bäumchen wechsle dich.

Für so manchen DSR-Seemann erfolgte der Renteneintritt durch einen Tritt.

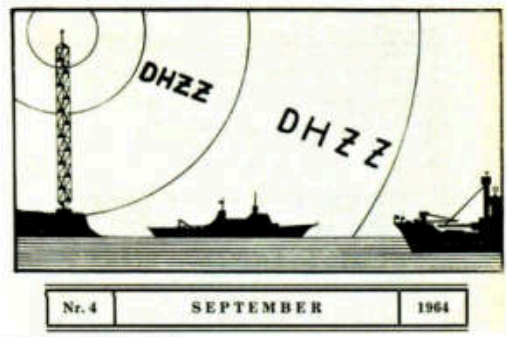
Die stets bereiten Seeleute der DSR, behindert durch unvermögende Ideologen, machten auch das Unmögliche möglich. Unter dem Wahlspruch „Mache aus nichts alles" schafften wir so viel mit so wenig für so lange.

Unbeschwerter als bei der Seefahrt ließ es sich nicht leben. Ich wünschte, ich hätte es damals bemerkt.

Redaktion

DHZZ – vom Rufzeichen zum Markenzeichen

Am 21. März 1962 wurde an der Seefahrtschule im Ostseebad Wustrow der „Arbeitskreis Seefunk" durch Angehörige aus dem entsprechenden Fachbereich der Seefahrtschule für die Beschäftigten dieses Berufszweiges ins Leben gerufen. Im Juni 1964 erschien die erste gedruckte Nummer der DHZZ, des Mitteilungsblattes dieses Arbeitskreises mit Wissenswertem aus Funktechnik und Funkbetriebsdienst, herausgegeben von einer Redaktionsgruppe an der Seefahrtschule unter Leitung von Dozent Walter Wipper.



Titelbild DHZZ 1964

Der Name des Blattes entsprach der Buchstabenkombination DHZZ, dem Sammelrufzeichen der Deutschen Post für sämtliche schwimmende zivile Einheiten der DDR mit einer von der Post zu genehmigenden Funkausrüstung. Für die Praxis besaß dieses Rufzeichen weniger Bedeutung, im Gegensatz zu einer Anzahl anderer Sammelrufzeichen, zum Beispiel für die Schiffe der Deutschen Seereederei die Rufzeichen DAYY bzw. später Y5AA, mit denen wichtige Mitteilungen an alle Schiffsbesatzungen übermittelt wurden, zum Beispiel ein Glückwunschtelegramm zum 25. Jahrestag der DDR mit 500 Worten.


Herausgeber:
Arbeitskreis Seefunk der Seefahrtschule Wustrow
Ostseebad Wustrow

Verantwortlich für den Inhalt:
Redaktionsgruppe des Arbeitskreises. Das Blatt erscheint monatlich. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Bankkonto: Stadt- und Kreissparkasse Rostock-Mitte, Nr. 34 116

Die monatliche Broschüre wurde nur wenige Jahre bis Ende 1968 unter großen Schwierigkeiten herausgegeben. Während dieser Jahre stellten die Hefte im Format DIN A 5, mit schwankender Seitenzahl zwischen 12 und 26 Seiten, eine interessante Informationsquelle und ein verbindendes Glied für die Funkoffiziere untereinander und zur ehemaligen Ausbildungsstätte dar, so wie heute die BORDGESCHICHTEN für ehemalige Seeleute der DSR untereinander und ihren ehemaligen Beschäftigungsbetrieb das Gleiche darstellen. Zur Deckung der Druckkosten musste im Abonnement ein monatlicher Unkostenbeitrag von 0,50 Mark aufgebracht werden.

Inspiriert wurden die Herausgeber der DHZZ vom Mitteilungsblatt der Seefunkkameradschaft Bremen, das bereits seit 1953 erschien. Interessanterweise existierte in diesen Jahren noch ein Kontakt zwischen den beiden Blättern, denn Beiträge von Funkoffizieren der DSR wurden in Bremen veröffentlicht, so ein Text von Winfried Scheller im Heft 10/68 über einen

Besuch an der Seefahrtschule „Admiral Makarow" in Leningrad, ein Fachbeitrag über den Notverkehr an der afrikanischen Küste von Peter Schwiezke (MS EDGAR ANDRÈ) oder ein Bericht über die Fernfischerei vor Südwestafrika von Werner Steinbach an Bord von ROS 311 RUDOLF LEONHARD/DAZN (DHZZ Nr. 8/9 1968) im Heft 11/68 der SFK Bremen sowie eine Anzahl anderer. Diese Mitteilungsblätter aus Bremen lagen zudem in der Bibliothek der Seefahrtschule Wustrow zur Einsichtnahme aus. Im Gegenzug erschienen im DHZZ fachliche Beiträge aus dem Mitteilungsblatt der Seefunkkameradschaft Bremen, so im Juni 1966 ein Beitrag über den Untergang des MS KREMSERTOR, gesunken im Januar 1966. Die grafische Darstellung der verschiedenen Betätigungsweisen eines „Faustkeils", der Morsetaste, erschienen gleichermaßen im Mitteilungsblatt in Bremen wie im DHZZ aus Wustrow.



Titel des Mitteilungsblattes der Seefunkkameradschaft Bremen



Handhabung der Morsetaste

Im Gegensatz zum Bremer Blatt bedingten es Papiermangel und die publizistische Vor- und Umsicht, nicht der Zensur zum Opfer zu fallen, dass in der Broschüre im wesentlichen rein fachliche Beiträge funktechnischer oder funkbetrieblicher Art erschienen, was sie für heutige Leser bis auf Ausnahmen weniger interessant macht. Die technische Entwicklung ist darüber hinweggegangen. Für eine eventuelle spätere Erforschung des früheren Seefunkdienstes könnten sie gleichwohl von größerer Bedeutung sein. Bei einem Streifzug durch den Inhalt der Hefte lässt sich aber manches entdecken, was auch heute noch von Interesse sein könnte. So erschien im August 1964 ein Text unter der Überschrift „Wellenpiraten". Dort hieß es: „Seit kurzem kreuzen vor der Küste Englands schwimmende Rundfunkstationen, in denen der britischen Rundfunkgesellschaft BBC eine ernsthafte Konkurrenz erwächst. Vor der Ostküste der Insel ankert ‚Radio Caroline', ein ehemaliger Passagierdampfer, der unter panamesischer Flagge Tag und Nacht Jazzmusik in den Äther jagt. Auf einem Schwesterschiff hat sich ‚Radio Atlanta' etabliert, das nach einer Serie von Versuchssendungen sogenannte Nonstop-Programme für Hausfrauen, Arbeiter und Kraftfahrer aussendet." Das Schiff mit den Sendeanlagen von Radio Caroline führte die Flagge Panamas. Auf Drängen Großbritanniens wurde es aus dem Panamian Register of Shipping gestrichen und somit im vollen Sinne zum „Piraten" erklärt. Nicht nur Hausfrauen, auch DSR-Seeleute hörten die Sendungen von „Radio Caroline" oder dem holländischen Piratensender „Radio Veronica" in der südlichen Nordsee und den Anliegerhäfen gerne, wie Peter Zintl in BG XXI in seinen Zoll-Episoden berichtet, als er deren Musiksendungen auf ORWO-Bänder überspielte, die in Rostock nie vom Zoll auf Inhalt kontrolliert wurden. 1965/66 wurde auf THEODOR KÖRNER mittels solcher Bänder, die während des Ladens von Leyland-Bussen in London bespielt wurden, über die Rundfunkanlage das gesamte Schiff mit Pop-Musik von „Radio Caroline" bespielt.

Wellenpiraten?

Seit kurzem kreuzen vor der Küste Englands schwimmende Rundfunkstationen, in denen der britischen Rundfunkgesellschaft BBC eine ernsthafte Konkurrenz erwächst. Vor der Ostküste der Insel ankert „Radio Caroline", ein ehemaliger Passagierdampfer, der unter panamesischer Flagge Tag und Nacht Jazzmusik in den Äther jagt. Auf einem Schwesterschiff hat sich „Radio Atlanta" etabliert, das nach einer Serie von Versuchssendungen sogenannte „Nonstop-Programme" für Hausfrauen, Arbeiter und Kraftfahrer aussendet.

Eine Aktion von Menschenfreunden? Keineswegs! Die Initiatoren dieser modernen Piraterie – anonym bleibende kapitalistische Interessengruppen – sind nur auf Profit aus: Sie verkaufen Werbeminuten! Und da sie weitaus günstigere Bedingungen als BBC bieten, haben sie bereits Verträge mit namhaften britischen Firmen in der Tasche – ein Geschäft, das alle

aus „DHZZ" (08/1964)

„Summer in the city", „In the year 2525" und nicht zuletzt „Satisfaction" von den Rolling Stones hießen die Titel. Der Politnik hat's toleriert, ein von der Beatmusik weniger Überzeugter aus der Lehrerschaft konnte mit dem „ganzen yeah, yeah, yeah und wie das alles heißt" (Walter Ulbricht) nichts anfangen. Er kassierte die Bänder, war aber so freundlich sie wieder herauszurücken, sodass die Animals, Rolling Stones, Small Faces und Hollies weiter durch die Kammern klingen konnten, bis er das Band erneut einzog.

Im DHZZ-Heft vom Dezember 1964 erhoffte sich Dozent Ulrich Scharnow meteorologisches Anschauungsmaterial von den Offizieren der Schiffe, das für einen praxisverbundenen Unterricht im Fach Meteorologie sehr wertvoll sei, über besondere Situationen, die aus dem normalen Reiseverlauf herausfallen. Beispiele der meteorologischen Navigation in der Nähe tropischer Wirbelstürme, insbesondere, wenn das Schiff ausweichen muss oder in den Wirbel selbst gerät, Schlechtwettersituationen aus dem Indischen und Pazifischen Ozean, Eisberichte aus dem Gebiet von Neufundland oder Wetteranalysen aus Gebieten beiderseits des Äquators und aus den Seegebieten der südlichen Halbkugel wurden gewünscht.



Titelbild der DHZZ ab Januar 1966

Im April 1965 legte Kapitän Willi Stock von MS SCHWERIN in der DHZZ-Ausgabe seine Gedanken zu einer Radarfahrt offen. Später wurde darüber nur noch im Havariefalle ein Wort verschwendet. Er schrieb: „Am 26. November 1964 trat MS SCHWERIN die fünfte Reise von Rostock über Hamburg, Rotterdam, Antwerpen in Richtung Biscaya an. Die Wettersituation und die Vorhersagen besagten, daß in allen Gebieten mit mäßigem bis starkem Nebel zu rechnen sei. Die tatsächlichen Sichtverhältnisse – laut Tagebuch – ergaben Werte von 0,1 – 0,5 – 0,7 – 2,0 und zeitweise 5,0 sm, so daß zeitweilig die Notwendigkeit vorlag, das KSA-3-Radargerät in Funktion zu setzen.
Das Motorschiff SCHWERIN ist mit zwei Radargeräten ausgerüstet (KSA-3 und Neptun). Die Laufzeiten des Radargerätes (KSA-3) lagen während dieser Nebelfahrt zwischen 10 Minuten und 7,30 Stunden. Die mittlere Einsatzzeit lag bei zwei bis drei Stunden.
Während der Nord-Ostsee-Kanal-Passage wurde das Gerät 1,9 Stunden benutzt, auf der Böschelbe 2,75 Stunden, mit gleichzeitiger Radarberatung. Während der Fahrt von Rostock bis Hamburg arbeitete das Gerät einwandfrei. Aufgrund der Zuverlässigkeit wurde trotz starken Nebels, unter landseitiger Radarberatung, am 29. November Hamburg verlassen. Die Wetterberichte besagten, daß bis Cuxhaven mit starkem Nebel zu rechnen sei. Das bedeutete, daß unser Radargerät mindestens sechs Stunden im Dauerbetrieb gefahren werden mußte.
Nach dem Lotsenwechsel (Hafen – Böschlotsen) fiel das Radargerät aus. Der 1. Funkoffizier behob den Fehler, so daß wir nach etwa 15 Minuten wieder eine Bildanzeige hatten. Mit gleichmäßiger Geschwindigkeit, bei starkem Gegen- und Mitläuferbetrieb, wurde die Reise fortgesetzt. Nach weiteren 30 Minuten trat abermals der Fehler in der Anlage auf, der jedoch schnell behoben wurde.

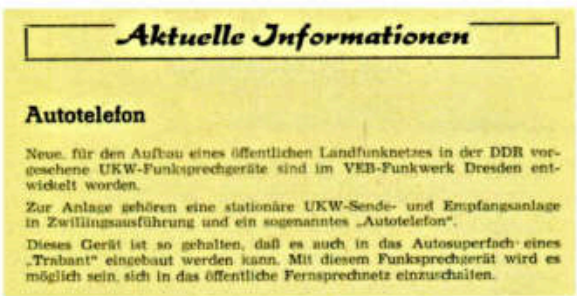
Probleme der Radarnavigation

Auszug aus dem Vortrag des Havariekommissars Kpt. zur See Dr.Eichlepp in dem Haverieverfahren MS „Kap Arkona" verhandelt am 16. Dezember 1964 im Ostseebad Wustrow

Am 19. Januar 1964 kollidierte bei dichtem Nebel und ruhigem Wetter um 08.49 Uhr vor der belgischen Küste auf der Position 51° 22' N 02° 43,3' O das auf der Reise von Antwerpen in das Mittelmeer befindliche Motorschiff „Kap Arkona" mit dem auf der Reise von Banda Mashur nach Antwerpen befindlichen norwegischen Tankmotorschiff „Ida Knudsen", wobei beide Schiffe Schäden erlitten. Die „Kap Arkona " ist infolge der starken Beschädigung anschließend gesunken.

Ab diesem Zeitraum lief das Gerät einwandfrei und normal, unter Dauerbelastung von 7,5 Stunden. Während der Elbe-Abwärtsfahrt wurden die Bereiche 1,5 und 3 sm geschaltet. Auf dem Zwangsweg in der Nordsee, bis zum Lotsenboot „Maasansteuerung" trat wiederholt Nebel auf. Durch den Einsatz der KSA-3-Anlage konnten jedoch die Maasansteuerung und danach Rotterdam termingerecht erreicht werden.
Am 2. Dezember verließen wir um 16.40 Uhr Rotterdam bei eingeschaltetem Radargerät. Es herrschte starker Nebel. Die Sicht betrug 0,1 sm. Nach etwa 30 Minuten trat eine Sichtbesserung auf 0,75 sm ein. Das Gerät wurde mit dem Bereich 1,5 und 3,0 sm gefahren. Es arbeitete einwandfrei mit guter Sichtanzeige. Nach etwa 2,8 Stunden, unter merklicher Sichtbesserung, konnten wir die Ostschelde ansteuern. Auf dem Revier der Schelde wurde die Sicht durch heftige Sturmhagelböen zeitweise vermindert, so daß das Radargerät wiederholt in Funktion treten mußte. Es herrschte außerdem ein reger Mitläufer- und Gegenverkehr. Wegen Nebel auf der Schelde lagen bei Vlissingen etwa 35 Fahrzeuge vor Anker. Wir erreichten jedoch mit Hilfe unseres Gerätes wohlbehalten Antwerpen.
Während des Auslaufens bis zur Westerschelde wurde der Einsatz des Gerätes wieder erforderlich. Die Straße von Dover durchliefen wir bei guter Sicht, während in der Biscaya und auf dem Rio Tejo wiederholt unser Radargerät in Betrieb genommen werden musste.
Dieser kurze Bericht zeigt, daß zur Erfüllung der uns in der Linienfahrt gestellten Termine es unbedingt erforderlich ist, daß ein in allen Bereichen zuverlässiges Radargerät an Bord sein muß. Genauso erforderlich wird es bei Revierfahrten, daß ein Schiff mit einem UKW-Gerät ausgerüstet ist, welches alle 28 Kanäle schalten kann. Unser 20-Kanal-Gerät war nicht ausreichend. So mußten wir z.B. die Radarberatung abbrechen, da uns die Kanäle drei und fünf fehlten." (DHZZ 4/65)

Regelmäßig erschienen Auszüge aus Funk-Reiseberichten über das Arbeiten mit den zuständigen Küstenfunkstellen der anzulaufenden Häfen oder über festgestellte Änderungen in den amtlichen an Bord befindlichen Dienstbehelfen.



Aktuelle Informationen

Autotelefon

Neue, für den Aufbau eines öffentlichen Landfunknetzes in der DDR vorgesehene UKW-Funksprechgeräte sind im VEB-Funkwerk Dresden entwickelt worden.

Zur Anlage gehören eine stationäre UKW-Sende- und Empfangsanlage in Zwillingsausführung und ein sogenanntes „Autotelefon".

Dieses Gerät ist so gehalten, daß es auch in das Autosuperfach eines „Trabant" eingebaut werden kann. Mit diesem Funksprechgerät wird es möglich sein, sich in das öffentliche Fernsprechnetz einzuschalten.

aus „DHZZ" (09/1965)

Unter anderem hieß es im Heft 9 vom September 1965 über die Küstenfunkstelle Semarang Radio/PKR in Indonesien von Bord des MS RUDOLF BREITSCHEID: „Als wir nach Semarang gingen, erhielt ich nur Verbindung mit PKR, weil hier ein anderes Schiff erwartet wurde. (...) Dann hatte er ein Telegramm für mich, das besagte, daß wir erst in Tegal laden sollten. Da der Tod auch nicht umsonst ist, verabschiedete sich der Kollege mit einem freundlichen, für diese Region nicht ganz unbekannten Spruch: ‚When you return die PKR dont forget some cigarettes.' So geschehen am 22. Juni 1965."
Im DHZZ Heft 11/1967 wurde über die Indienststellung des Eisbrechers STEPHAN JANTZEN berichtet: „7. Dezember 1967, 04.00 Uhr, Warnemünde: Aus der Sowjetunion kommend machte die STEPHAN JANTZEN am Passagierkai fest. Das auf der Admiralitätswerft in Leningrad erbaute Schiff ist der erste Eisbrecher unserer Flotte. 2337 brt groß erreicht er eine Geschwindigkeit von 15 sm und hat eine Maschinenleistung von 5400 PS. Damit ist dieses elektrisch angetriebene Schiff in der Lage, Eis bis zu einer Dicke von eineinhalb Meter zu brechen. (...) Durch den Einsatz des Eisbrechers werden auch im strengsten Winter künftig

die Zufahrtswege aller Häfen unserer Republik offen gehalten werden können. Es ist auch an einen Einsatz des Schiffes im Belt und im Sund gedacht, um hier den Schiffen der Deutschen Seereederei bei starkem Eis den Weg frei zu machen. Die Stärke der Besatzung beträgt 25 Mann. Im strengen Winter 1962/63 hatte sich ein Schwesterschiff der STEPHAN JANTZEN, die WJUGA (deutsch: Schneesturm), das die Sowjetunion unserer Republik zur Hilfe sandte, in der Ostsee sehr verdient gemacht." (Vgl. Alexander Gräwe, Mein Eiswinter 1963, BG Bd XV)
Im DHZZ Nr. 2 vom Februar 1966 erschien ein Beitrag des Funkstellenleiters auf der FRITZ HECKERT, W. Albrecht, über einen Besuch auf dem Passagierschiff FRANCE in Le Havre. Diese Visite wäre einige Jahre später zu einem Politikum geworden, an deren Veröffentlichung nicht mehr zu denken gewesen wäre.
Im Mai 1966 wandte sich der an der Küste allgemein bekannte Redakteur Jochen Wilken vom Sender Rostock über DHZZ an die Seeleute:
„Es gibt wohl kaum einen Seemann in unserer Handels- und Hochseefischereiflotte, der die seit Jahren im Programm von Radio DDR ausgestrahlte Gruß- und Wunschsendung für Seeleute und ihre Angehörigen nicht kennt. Vom ersten Sendetag an war es ihre Aufgabe, in regelmäßigen Abständen eine Brücke zwischen der Heimat und den Fahrensleuten zu schlagen. (...) Für den Redakteur, der diese Sendung gestaltet, ist es zweifellos eine schöne Aufgabe, wenngleich sie nicht immer leicht zu lösen ist. Immer wenn der Vorspann „Seemann, Dich grüßt Deine Heimat" erklingt, wissen wir Tausende Hörer an den Rundfunkgeräten, darunter in erster Linie die Angehörigen unserer Seeleute, aber auch viele, die sich für die Schiffahrt interessieren. Völlig ungewiß ist jedoch, wie die Schiffsbesatzungen uns empfangen können. In Gesprächen mit Seeleuten, vor allem den Funkoffizieren, wurde deutlich, daß die Empfangsbedingungen in den meisten Seegebieten schlecht sind. (...)

Funkoffizier Jangel, MS „Weisseritz" / DDVM

Auf der Überfahrt von Tripoli nach Benghazi wurde das bisher unbekannte Rufzeichen 5VA gehört. Durch Verkehrsaufnahme erhielt ich folgende Einzelheiten:

QRA: Ras Lanuf/Libya
QTH: 303052 N 183418 O
QRV: 478 und 500 kHz
QTU: 0800 – 1000, 1200 – 1400, 1600 – 1800, 2000 – 2200 gmt

Die Station hält durchgehend Wache auf 500 kHz und nimmt Verkehr mit Schiffen auf, die für Ras Lanuf bestimmt sind.

Es konnte leider nicht ermittelt werden, ob diese Station noch auf anderen Frequenzen (Grenzwelle usw.) betriebsbereit ist.

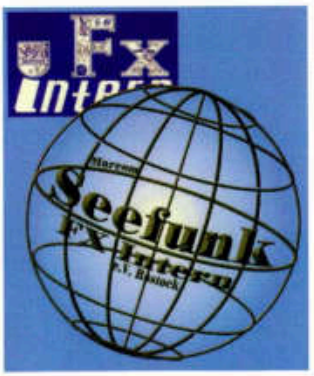
aus „DHZZ" (09/1965)

Zwei Gestaltungsmomente der Sendung erweisen sich als problematisch. Einmal der „Kundendienst für die Seeleute", der Nachrichten aus der Heimat, fachliche Fakten und gewisse Familiennachrichten beinhalten sollte und zum anderen die Befriedigung des Informationsbedürfnisses der „Landratten". Wir haben zwangsläufig unser Augenmerk auf das letztere gerichtet und verzeichnen eine gute Hörerresonanz. Auch in dieser Hinsicht eine Bitte. Auf großer und kleiner Fahrt, beim Fischfang vor Labrador oder in der Nordsee, gibt es eine Vielzahl von Erlebnissen, die wir unseren Hörern nicht vorenthalten möchten. Erfahrungsgemäß gelingt es unseren Reportern während der Hafenliegezeit nicht immer, von den „wortkargen" Seeleuten diese Erlebnisse zu erfragen. Wie uns bekannt ist, gibt es aber zahlreiche „Amateurreporter", die Tagebuchführer und Schriftsteller unter der Besatzung. Sie für die Mitarbeit zu gewinnen, ist unser Bemühen. Ein schriftlicher Bericht per Luftpost aus einem Hafen oder eine Tonbandaufnahme, die nach der Heimkehr übergeben wird, würde unser Programm wesentlich bereichern.
Es erübrigt sich, den Fachleuten die Bedeutung des Rundfunks innerhalb der Schiffahrt zu erläutern. Alle Gedanken zur Verbesserung unseres Programms sollten in ihrem Interesse dazu beitragen, die Brücke zwischen den Fahrensleuten und der Heimat zu festigen, das tägliche Programm unseres Senders mit Schiffahrtsbeiträgen zu bereichern, um somit der Schiffahrt in den Sendungen des Staatlichen Rundfunkkomitees einen gebührenden Platz einzuräumen."



STEPHAN JANTZEN vorm Haus der Schifffahrt in Rostock (2020)

(Die Wünsche des Redakteurs Jochen Wilken haben sich mit dem Erscheinen der BORD-GESCHICHTEN erfüllt, leider für ihn zu spät.)
Insgesamt war die Themenbreite der Beiträge im DHZZ-Blatt fachlich vielfältig, angefangen bei aktuellen Meldungen über funktechnische Innovationen und Berichte zum Empfang von Fernschreib- und Faksimilie-Versuchssendungen bis zum Havarieverfahren bezüglich des am 19. Januar 1964 gesunkenen DSR-Frachters KAP ARKONA, in dem speziell auf die Probleme bei der Radarnavigation eingegangen wurde.
Wie anfangs erwähnt, gelang die Herausgabe der Blätter nicht ohne Schwierigkeiten. Immer wieder kam es zu verspäteten Auslieferungen, entweder durch den zeitweisen Entzug der Druckgenehmigung oder aus anderen Gründen. Schließlich endete das Erscheinen im Zuge der Zusammenlegung der Ingenieurschule in Warnemünde und der Seefahrtschule Wustrow zur Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Der „Eigenbrötler" DHZZ, ein Sonderling in der sozialistischen Presselandschaft, immer misstrauisch beäugt, war nicht mehr zeitgemäß. Damit entbehrte auch der Arbeitskreis Seefunk seiner Grundlage. In den 1970er-Jahren wurde über eine Wiederbelebung einer „Heimat" für die Gilde der Funkoffiziere nachgedacht, um einen „Stammtisch" für jene von ihnen zu gründen, die sich im Urlaub an Land oder mittlerweile permanent dort befanden. Am 7. Mai 1981 wurde das „Forum der Funkoffiziere" gegründet, das seine Heimstatt im „Internationalen Club der Seeleute" in der Rostocker Altstadt fand. Dieser monatliche Stammtisch der Funkoffiziere überdauerte 40 Jahre, nach dem gesellschaftlichen Umbruch unter Neugründung des Vereins „Seefunk-FX-intern e.V. Rostock" am 5. April 1990, bis zur Löschung im Rostocker Vereinsregister aus Altersgründen seiner Mitglieder im Jahre 2021.



Der angemessenen Bedeutung der DHZZ für die in den 1960ern noch erfolgte Zusammenarbeit von Seeleuten aus Ost und West, liegt deren Gesamtausgabe folgerichtig heute in der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven aus.

Klaus Hempel

Der Untergang der KREMSERTOR/DEDB

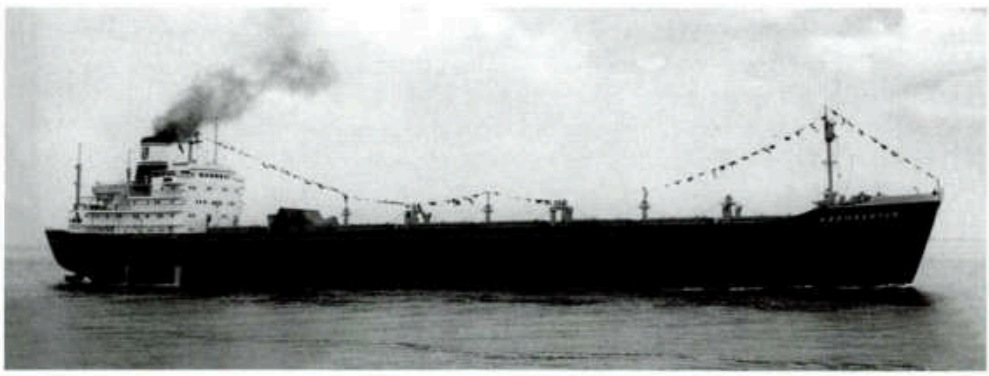
MS KREMSERTOR war ein Bulkfrachter von 18.000 Ladetonnen und befand sich auf einer Reise mit Eisenerz von Noworossisk, Schwarzes Meer, nach Nordenham. Durch Wetterberichte von Landsend Radio wussten wir, dass im Nordteil der Biskaya Windstärke 7 bis 9 aus Südost herrschte. Am 19. Januar 1966, 12 Uhr, passierten wir Ushant und steuerten dann einen Kurs, der uns auf unseren Kanalkurs bringen sollte. Dabei hatten wir Wind, See und Dünung genau von Steuerbord-Seite, nahmen viel Wasser über Deck und Luken und rollten stark.

Um 12.30 GMT stellten wir eine plötzliche Schlagseite nach Steuerbord von etwa fünf Grad fest. Als die Schlagseite langsam zunahm, bestimmte der Kapitän einen Kurs, der uns wieder auf den Atlantik brachte, dabei hatten wir Wind und See von achtern und hofften, dass das Schiff wieder auf ebenen Kiel kam. Der I. Offizier kontrollierte die Laderäume und Ballasttanks, die Tanks waren lenz, aber in Raum Drei stand ein halber Meter Wasser auf der Ladung und diese war nach Steuerbord verrutscht. Der Kapitän telefonierte über Kurzwelle mit der Reederei und erklärte versuchen zu wollen, das Schiff wieder hinzutrimmen.

Um ca. 15.30 Uhr änderten wir erneut den Kurs und versuchten jetzt mit 90 Grad in den Kanal und damit unter Küstenschutz zu gelangen. In der Drehbewegung, bei starkem Überholen nach Backbord, richtete sich das Schiff auf und lag wieder auf ebenen Kiel. Die Maschine lief während der ganzen Zeit auf Langsam Voraus. Ab 16.00 Uhr steuerten wir wieder unseren alten Kanalkurs und der Maschinentelegraf wurde auf Voll Voraus gelegt. Ca. 16.10 Uhr, bei einem starken Überholen nach Stb., richtete sich das Schiff nicht wieder auf. Die Schlagseite betrug jetzt 20 Grad, die Maschine lief wieder LV. Um 16.30 Uhr unterrichtete der Kapitän die Reederei telegrafisch über die neue Lage. Etwa um 16.50 Uhr GMT erteilte er mir den Auftrag eine Seenotmeldung abzugeben.

Ich arbeitete mit dem Hauptsender auf 500kHz A2 und gab nach Aussenden des Alarmsignals folgende Meldung ab: SOS german m/v kremsertor at 16.55 in position 48.41 north 05.31 west ship is drifting with 20 degrees list due to shifted cargo stop need immediately assistance – master +

Meine SOS-Meldung wurde sofort von Brest Radio/FFU sowie zahlreichen anderen Schiffen bestätigt. Brest Radio wiederholte um 17.00 GMT meine Meldung mit vorhergehenden Alarmzeichen. Über FFU erhielt ich dann auch die ersten Telegramme von Seeschleppern mit Hilfsangeboten. Etwa vier bis fünf andere Schiffe hielten sofort auf unsere Position zu. Wir akzeptierten den uns nächststehenden deutschen Bergungsschlepper ATLANTIK/DAPQ.



MS KREMSERTOR

Der Kapitän hielt es für das Beste, langsam in den Englischen Kanal einzudampfen. Wir steuerten 40 Grad bei sieben Knoten, direkt auf die englische Küste zu. In der Zwischenzeit versuchte fast die gesamte Mannschaft, die Ladung mit Schaufeln zu trimmen; es war vergeblich, die Schlagseite erhöhte sich langsam auf 25 Grad. Das Arbeiten in der Funkstation wurde durch die Schräglage des Schiffes sehr erschwert. Ich hatte einen Leichtmatrosen als Verbindungsmann zur Brücke zugeteilt bekommen. Dieser hielt ständig meine Taste, das Tagebuch und einen Haufen Zettel fest, während ich bemüht war, alles mitzuschreiben und jeden Anruf entgegenzunehmen.
Um 19.30 Uhr erreichten die ersten Schiffe unsere angegebene Position. Da sie auf ihren Radargeräten nichts entdecken konnten, baten sie mich um Peilsignale. Mit gutem Erfolg gab ich auf der Frequenz 410 kHz Peilstriche. Jede Stunde gab mir die Brücke die neue Position mit Kurs und Geschwindigkeit, die ich sofort an FFU weitergab. Die Küstenfunkstelle wiederholte die Angaben immer sofort.
Um 19.50 Uhr trafen drei Schiffe in unserer Nähe ein. Wir baten eines davon bei uns zu bleiben, bis der Schlepper eingetroffen war. Es war der englische Passagierdampfer HARDWICK GRANGE/GHMU, alle anderen Schiffe wurden mit Dank entlassen.
Ca. 20.30 Uhr stellte ich die erste UKW-Verbindung mit dem Schlepper her, weiter unterrichtete ich Brest Radio über das langsame Zunehmen der Schlagseite und über unsere Absicht, die englische Küste ungefähr bei Start Point zu erreichen. Während dieser Zeit wurden von der Mannschaft die Bulley-Blenden vorgelegt, die Eingangsschotten gesichert und beide Rettungsboote klar zum Ausschwingen gemacht. Jetzt wurde der Funkverkehr ruhiger, ich rauchte eine Zigarette.
Um 00.40 Uhr erreichte uns der Schlepper. Wir entließen den englischen Passagierdampfer, und da die Schlagseite bei 28 Grad nicht mehr zugenommen hatte, hoben wir unser SOS auf. Anschließend arbeitete ich mit dem Schlepper auf UKW-Kanal sechs. Wir besprachen unsere Absichten und seine geplante Hilfeleistung sowie Informationen für unsere Reederei. Wir beabsichtigten, eine geschützte Bucht an der englischen Küste anzulaufen, um dort, mit Hilfe der starken Pumpen des Schleppers, die Ladung wieder hinzutrimmen. Wir fuhren noch mit eigener Kraft und wären am 20. Januar 1966 um etwa 8 Uhr GMT an der vorgesehenen Stelle gewesen.
Um 2 Uhr schien es mir, als hätte die Schlagseite wieder zugenommen, was aber von der Brücke verneint wurde. Das Schiff wurde immer schwerfälliger und gierte stark. Um 04.12 Uhr ließ der Kapitän die Maschine stoppen und beidrehen. Das Schiff legte sich in die günstigste Lage und hatte nun eine Schlagseite von 35 Grad. Die Mannschaft sammelte sich auf dem Bootsdeck, fertig zum Aussteigen. Das Fortbewegen an Deck war bei dieser Schlagseite sehr erschwert, es gab die ersten leichten Rutschunfälle. Um 04.30 Uhr bat mich der Kapitän auf die Brücke zu kommen und den weiteren Funkverkehr über UKW von hier aus abzuwickeln. Nun sah ich zum ersten Mal das Schiff in seiner traurigen Lage. Die gesamte Steuerbordseite hing bis zu den Lukendeckeln im Wasser, die Brecher erreichten schon das Bootsdeck. Als erstes bat ich den Schlepper erneut für uns SOS auszustrahlen und unsere neue Lage mitzuteilen. In wenigen Minuten war bereits das erste Schiff, die NABSTEIN/DDTJ vom Norddeutschen Lloyd, längsseits und nahm über UKW Verbindung zu uns auf.
Über Landsendradio wurde uns Flugzeug- und Hubschrauberunterstützung zugesichert, was sich später als sehr gut erwies. Ich gab dann die Anweisungen des Kapitäns für das Ausschiffen unserer Besatzung an die ATLANTIK weiter. Der Schlepper wollte eine Leinenverbindung herstellen und dann mit einem Schlauchboot immer je vier Mann herüberziehen. Als um 06.30 Uhr alles besprochen war, dankte mir der Kapitän für meine Arbeit und sagte, ich sollte mich so schnell wie möglich auf das Hauptdeck, Bb-Seite, begeben und mit aussteigen. Der Kapitän, I. und II. Offizier und ein III. Ingenieur wollten noch freiwillig länger ausharren.

Die Schlagseite betrug bereits 45 Grad, es war schwierig, über die Backbordseite das Hauptdeck zu erreichen. Bedingt durch hochgehende See und starke Strömungen gelang es dem Schlepper in den nächsten zwei Stunden nicht, eine Leinenverbindung herzustellen. Das Hauptdeck auf Bb-Seite war durch ausgelaufenes Schweröl rutschig geworden, es gab zahlreiche leichte Unfälle. Die Schlagseite nahm ständig zu und es hieß, das Schiff könne jederzeit kentern.

Es war empfindlich kalt und das wildbewegte Wasser sah nicht sehr einladend aus. Unsere Boote waren nicht mehr zu benutzen, das Steuerbordboot hing bereits im Wasser, und das Backbordbord konnte wegen der Schräglage nicht mehr ins Wasser gefiert werden. Um 07.30 Uhr erschienen der Kapitän und der I. Offizier, beide schwer verletzt, auf dem Hauptdeck. Sie erklärten, wir müssten das Schiff sofort verlassen. Als die letzte Rettungsmöglichkeit blieb uns nur noch die Backbord-Rettungsinsel, die aber nur 25 Mann aufnehmen konnte.

Mit großen Anstrengungen gelang es uns, die Insel über die schräge Bordwand zu Wasser zu lassen. Über eine Lotsenleiter sprang dann einer nach dem andern in die Insel hinein. Diese war zu Anfang gleich beschädigt worden, das Dach gerissen und stand deshalb halb unter Wasser. Die Insel tanzte auf der bewegten See hin und her, auf und nieder und schlug gegen den Schiffskörper, wobei sie oft Wasser übernahm. Es war schwierig und gefahrvoll, zwei verletzte Besatzungsmitglieder mittels eines Tampens abzufieren.

Als 27 Mann kreuz und quer in der Insel waren, wurde die Fangleine gekappt und wir trieben vom Schiff ab. Zurück blieben sieben Mann, die später durch unsere Rettungsinsel abgeholt werden sollten. Wir trieben genau auf den Schlepper zu und froren und zitterten erbärmlich. Vom Schlepper wurde uns eine Fangleine zugeworfen, an der wir uns an die Bordwand heranzogen. Die Besatzung des Schleppers warf Leinen und zog uns an Bord. Nass wie Katzen, mit Beulen und Hautabschürfungen bedeckt, wurden wir sofort unter Deck gebracht. Die nassen Sachen, das einzige, was wir von unserer Habe retten konnten, wurden uns ausgezogen und jeder erhielt eine Wolldecke.

In der Zwischenzeit waren Flugzeuge und Hubschrauber eingetroffen. Die Flugzeuge warfen Schlauchbootbomben ab, die aber von den an Bord Verbliebenen nicht erreicht wurden. Darauf ließen zwei Hubschrauber Seilschlingen herab und zogen Mann für Mann daran hoch. Um 09.15 Uhr GMT, am 20. Januar 1966, waren alle Mann gerettet und der SOS-Verkehr wurde aufgehoben. Der Kapitän des Schleppers wollte es nicht riskieren eine Leine an unserem inzwischen mit einer Schlagseite von 60 Grad hin- und herrollenden Schiff festzumachen. Er nahm an, dass die KREMSERTOR bald sinken würde.

Aber alle täuschten sich. Noch sieben Stunden dauerte der Todeskampf unseres braven Schiffes. Um 16.15 Uhr GMT versank die KREMSERTOR, drei Stunden von der rettenden Küste entfernt, für immer in den Fluten des Englischen Kanals.

Mit der ATLANTIK erreichten wir gegen 22 Uhr den britischen Hafen Falmouth. Nach 36 Stunden ohne Schlaf fiel ich nach einer warmen Mahlzeit wie ein Toter in das Bett in einer für uns reservierten Pension. Am anderen Morgen wurden wir auf Kosten des englischen Staates sehr großzügig neu eingekleidet und erreichten am 21. Januar 1966 gegen 22 Uhr per Flugzeug unseren Heimathafen Bremen.

Wir hatten unser Schiff verloren, aber Dank der guten Disziplin unserer Besatzung war niemand ernstlich zu Schaden gekommen. Die Lehre aus dieser Katastrophe ist, dass man bei derartig labilen Ladungen das Einbauen von Längsschotten zur Pflicht machen sollte.

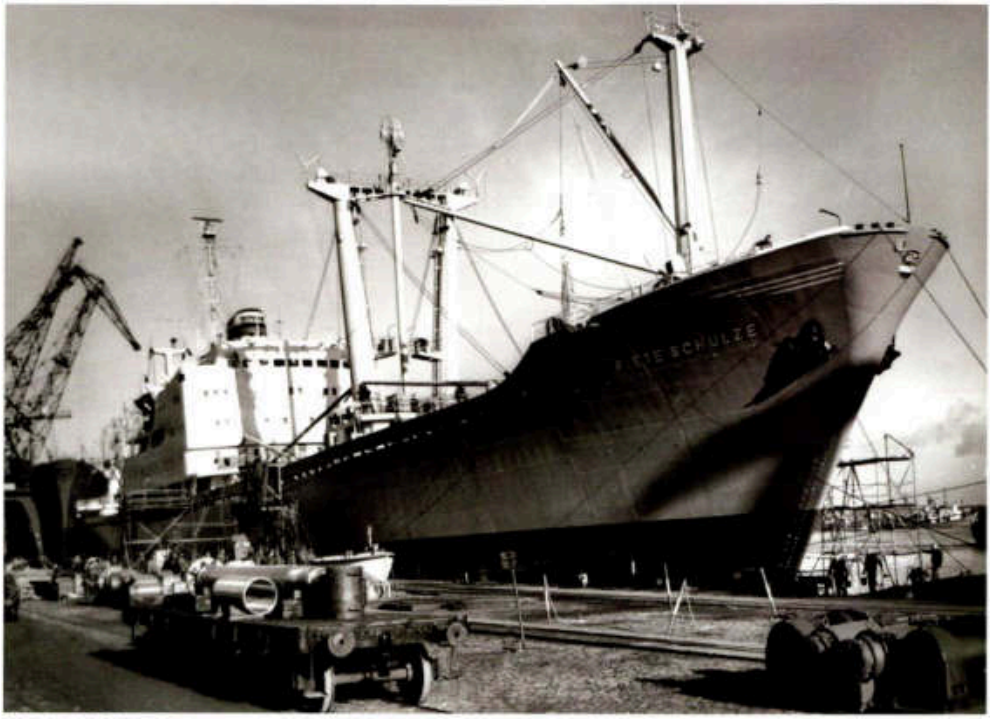
Im Seeamtsspruch zum Untergang der KREMSERTOR, vor dem Seeamt in Bremerhaven am 24. März 1966 verhandelt, hieß es u.a.: KREMSERTOR hatte am 9. Januar 1966 den Hafen von Noworossisk (Sowjetunion) zur Reise nach der Weser verlassen. Als das Schiff am 19. Januar um 14 Uhr bei schlechtem Wetter im Kanal unter Landschutz von Quessant kam, stellte man fünf Grad Schlagseite fest und legte das Schiff vor den Wind. Die Kontrolle

der Laderäume ergab, dass im Raum Drei das Eisenerzkonzentrat (4.700 t) breiig geworden war. Die Lenzpumpe wurde sofort auf Raum Drei angesetzt und soll nach den Aussagen des II. Ingenieurs laufend Wasser geworfen haben. Um 18 Uhr vergrößerte sich die Schlagseite ruckartig auf 25 Grad. Der Kapitän entschloss sich, SOS zu geben. Der in Brest liegende Schlepper ATLANTIK lief sofort aus und erreichte die Unfallstelle gegen 24 Uhr. Als die Schlagseite fast 40 Grad betrug, wurde die Maschine gestoppt und der mitlaufende Schlepper gebeten, die Besatzung zu übernehmen. Nachdem Wasser durch Schornstein und Lüfter eingedrungen war, sackte die KREMSERTOR, die zuvor mit 80 Grad Schlagseite getrieben war, schließlich um 17.51 Uhr über das Heck weg.
(Aus: DHZZ 6/1966, Mitteilungsblatt des Arbeitskreises Seefunk an der Seefahrtschule Wustrow, dort übernommen aus dem Mitteilungsblatt 5/1966 der Seefunkkameradschaft Bremen.)

Anmerkung der Redaktion: Anderthalb Jahre später, am 21. September 1967, sank die FIETE SCHULZE/DEVO der Deutschen Seereederei unter ähnlichen, leider weniger glücklichen Umständen nach Übergehen der Eisenmassel-Ladung in der Nähe von La Coruna/ Spanien.

Aus dem Protokoll des Havarieverlaufs, Seite 34–36
„Als der I. Nautische Offizier beim Backbordrettungsboot angelangte, war schon vorher von einigen Genossen am Lösen der Bootslaschings gearbeitet worden. Ebenfalls war versucht worden, die Backbordrettungsinsel klarzumachen. Durch die starke Schlagseite war sie jedoch nach mittschiffs gefallen und hatte sich aufgeblasen. Dadurch war sie stark verklemmt und konnte nur unter großen Anstrengungen freigemacht werden, wobei eine Luftzelle beschädigt wurde. Inzwischen war auch der Kapitän auf dem Brückendeck erschienen und hatte die Vollzähligkeit der Besatzung überprüft. Der Kapitän ordnete nun an, die Bootsleiter auf der Backbordseite anzulegen, die Insel herunterzulassen und sie durch die beiden Stewardessen, die Lehrlinge und die Genossen ohne Schwimmweste besetzen zu lassen. Die Führung der Insel sollte der III. nautische Offizier übernehmen. Die Insel blieb, an einer Leine gehalten, auf der Bordwand liegen und konnte von der Bootsleiter aus erreicht werden. Der Bootsmann Adloff kniete auf dem Wulst der Insel und war den Stewardessen, die beide Schwimmwesten hatten, beim Einsteigen behilflich. Als dann der Lehrling M. in die Insel stieg, rutschte diese von der Bordwand ab und fiel ins Wasser.
Vor dem Abrutschen der Insel hatte sich schon eine ganze Anzahl von Besatzungsangehörigen auf der Bootsleiter zum Einsteigen in die Insel bereitgehalten. Diese Genossen rutschten nun, da das Schiff schon etwa 75° Schlagseite hatte auf der Bb.-Bordwand zum Schanzkleid des Hauptdecks.

Vom Kapitän wurde nochmals die Anwesenheit festgestellt. [...]
Alle Genossen verhielten sich ruhig und diszipliniert. Es herrschte keine Panikstimmung.
Das Licht auf dem Bootsdeck und an den Masten brannte noch, so daß man die nähere Umgebung einigermaßen erkennen konnte. Da das Backbordrettungsboot noch nicht vollkommen gelöst war, ging der II. Offizier und der Storekeeper daran, die letzten Laschings von den Halterungen zu lösen. Sie nahmen auch ein Teil der Signalraketen auf Anordnung des Kapitäns aus dem Boot. Der II. nautische Offizier schoß einige davon ab und verteilte den Rest an die in der Nähe stehenden Genossen. Der Kapitän gab allen noch Hinweise, wie man ein umgeschlagenes Rettungsboot wieder aufrichten kann, und daß beim Auffinden gesagt werden sollte, daß die Besatzung aus 42 Mann bestanden hätte. Er selbst glaubte nicht an ein schnelles Sinken des Schiffes und rechnete damit, daß bald Schlepper zur Hilfe



MS FIETE SCHULZE

kommen müßten. Er gab nun allen die Anweisung, sich noch weiter in Richtung Vorschiff zu begeben. Er selbst arbeitete sich ebenfalls bis zur Vorderkante Brücke vor, wo nun alle Genossen etwa in Höhe der Lotsenpforte versammelt waren. Lediglich der Storekeeper und der II. Koch waren auf einen Hinweis des Kapitäns nach dem Achterschiff geklettert, um die dort befindliche Barkasse freizumachen. Dem Storekeeper gelang es auch, die Laschings zu lösen. Als dann die Barkasse von einer See hochgeworfen wurde, kam sie zum Schwimmen, hatte sich jedoch mit dem Ruder an einem Draht verfangen. Dem Storekeeper und auch dem II. Koch Rh. gelang es, in die Barkasse zu kommen, die inzwischen durch die See von dem Draht freigekommen war und abzutreiben begann.
Insgesamt hielten sich nun noch 18 Genossen am vorhin genannten Platz auf. Kapitän Wirbel machte der Besatzung noch klar, daß das SOS ausgestrahlt worden sei, und daß mehrere Schiffe in der Nähe wären, die in kürzester Zeit die Besatzung aufnehmen könnten. Der Kapitän teilte weiter dem I. Offizier auch noch mit, daß das Schiffstagebuch nicht mehr gerettet werden konnte, da alles sehr schnell gegangen wäre. Zu den Besatzungsmitgliedern, die noch auf der Bordwand saßen, sagte der Kapitän nochmals, daß sich das Schiff in dieser Lage halten werde, da alle Schotten und Bullaugen geschlossen wären. In diesem Moment ging wieder Ladung über, und aus dem Schiff spritzte Brennstoff, Wasser und Luft mit einem sehr hohen Druck, so daß ein Festhalten am Schiff nicht mehr möglich war. Der Kapitän rief aus: ‚Männer, alle in den Bach!'"

Von den 42 Besatzungsmitgliedern überlebten unter dramatischsten Umständen nur 28 den Untergang. Unter den geborgenen Opfern befand sich auch der Funkoffizier der FIETE SCHULZE, Ekke Thiessen. Sieben blieben verschollen. (vgl. BG XI, Redaktion/Fritz Adloff, Die letzten Minuten des MS FIETE SCHULZE)

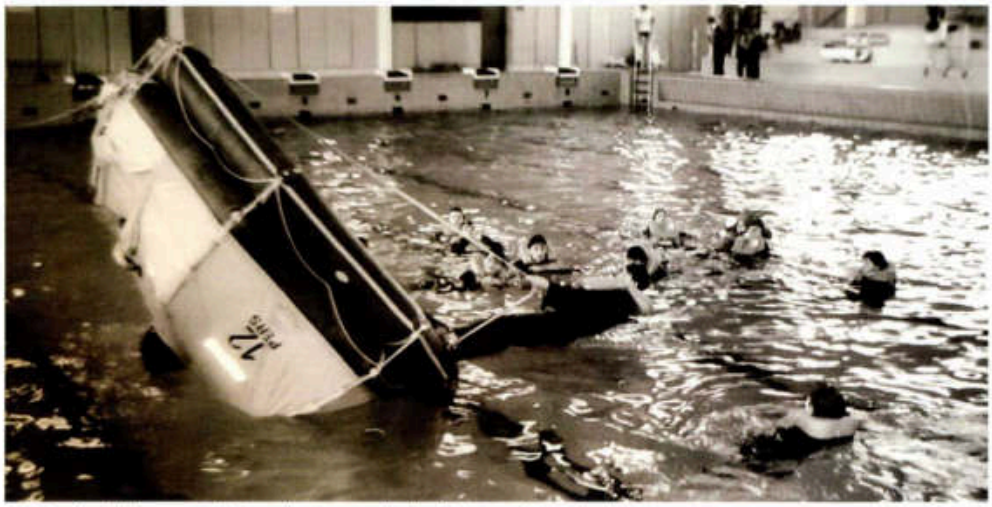
Ulrich Decker

Die landseitige Vollmatrosenausbildung auf MS GEORG BÜCHNER

Über die Anfänge der Matrosenausbildung für die DSR wurde in den BORDGESCHICHTEN mehrfach berichtet. Hierzu ergänzend ein Bericht über die letzten Jahre dieser Ära.
Das Lehrschiff GEORG BÜCHNER wurde 1977 aus der Fahrt genommen und vor dem Traditionsschiff DRESDEN in Rostock Schmarl am vorbereiteten Liegeplatz festgemacht. Somit war nur noch MS J.G.FICHTE für die Berufsausbildung unseres seemännischen Nachwuchses in Fahrt.
Seit 1970 war ich als Matrose, Bootsmann und Lehrausbilder auf der GEORG BÜCHNER gemustert. Mit deren Außerdienststellung 1977 fiel für mich, unter liebevollem Druck meiner Familie, die Entscheidung, der aktiven Seefahrt ade zu sagen und mich mit diesem Schiff sozusagen festbinden zu lassen. Dem Versuch, mich umzustimmen und noch einmal auf die FICHTE aufzusteigen, konnte ich widerstehen, was sich als eine gute Entscheidung herausstellen sollte. So entging ich der sogenannten „Schieteritis-Reise" dieses Schiffes, wie von Helga Hentsch im Band II der BORDGESCHICHTEN anschaulich beschrieben.
Nachdem 1979 auch die J.G.FICHTE verkauft worden war, stand nur noch die GEORG BÜCHNER als Ausbildungsbasis für die seemännische Grundausbildung zur Verfügung. Diese Situation machte eine grundlegende Veränderung des Ausbildungsablaufs für die Vollmatrosenausbildung notwendig.
Während zuvor eine einjährige bzw. halbjährige Berufsausbildung auf den Lehrschiffen FICHTE und BÜCHNER bei laufendem Frachtgeschäft in der Mittelamerika-Relation durchgeführt wurde, gab es jetzt folgende Neuorganisation:
Die Auszubildenden des ersten Lehrjahres wurden zur Hälfte im Lehrlingswohnheim in Lütten Klein untergebracht. Von dort gingen sie zum theoretischen Unterricht zur Berufsschule in den Krischanweg oder zur Grundausbildung in der Metallbearbeitung in die Lehrwerkstatt im Überseehafen. Die zweite Hälfte der Lehrlinge bezog Quartier auf der BÜCHNER. Auch hier wurde an Bord theoretischer Unterricht erteilt und die seemännische Grundlagenausbildung durchgeführt.
Nach einem halben Jahr erfolgte dann der Umzug. Die Lehrlinge aus dem Wohnheim kamen auf die BÜCHNER und die „Schiffsbewohner" zogen ins Wohnheim nach Lütten Klein.
Die neue Sachlage im Landbetrieb brachte Vor- und Nachteile. Es fehlte natürlich das emotionale Erlebnis der Seefahrt und teilweise der Praxisbezug zum allgemeinen Schiffsbetrieb. Dafür war nun eine planmäßigere Ausbildung möglich, ohne von Reiseverlauf, Wetter und Ladungsgeschäft abhängig zu sein.
In der berufspraktischen Ausbildung auf der GEORG BÜCHNER wurden folgende Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt:

- Seemännische Handarbeiten
- Ausbildung zum Rettungsbootsmann
- Ausbildung zum Feuerschutzmann
- Ladungsdienst
- Brücken- und Wachdienst
- Ausbildung im Schiffsmaschinenbetrieb

Zu den seemännischen Handarbeiten gehörten das Erlernen der seemännischen Knoten und Anschlagarten, Draht- und Fasertauwerkspleiße, der Umgang mit Bootsmannsstuhl und Stellagen, sowie das Scheren von Taljen.
Diese Ausbildung wurde weitestgehend an Oberdeck durchgeführt. Für die Winterzeit wurden in Eigeninitiative die ehemaligen Kühlladeräume zu Ausbildungskabinetten umgestaltet.



Bei der Ausbildung zum Rettungsbootsmann in der Neptunschwimmhalle

Bei der Ausbildung zum Rettungsbootsmann konnten die bordseitigen Rettungsboote und Davit-Anlagen genutzt werden. Anschauungsübungen mit Überlebensanzügen, Rettungsflößen, Leinenwurfgeräten, Signalmitteln und Ähnlichem fanden statt. Havarietraining und Leck-Wehrübungen wurden ebenfalls durchgeführt. Zusätzlich wurde die Möglichkeit zu Rettungsfloßübungen im Meeresbrandungsbad in Warnemünde genutzt. Die Pläne eine Freifallrettungsbootsanlage auf dem Achterschiff zu installieren, konnte leider nicht mehr realisiert werden.



Bei der Ausbildung zum Feuerschutzmann

Die Ausbildung zum Feuerschutzmann erfolgte überwiegend mit schwerer Atemschutzausrüstung. Eine Hindernisstrecke zur Brandbekämpfung wurde in Luke 5 eingerichtet. Der Maschinenraum bot ebenfalls ideale Trainingsbedingungen für diesen Zweck. Der sichere Umgang mit den Atemschutzgeräten besaß oberste Priorität. Diese Umstände erforderten einen hohen Aufwand an Pflege und Wartung der Geräte, sodass es Sinn machte, eine eigene Werkstatt für diesen Service an Bord einzurichten.

Für die Ausbildung im Ladungsdienst standen das bordeigene Ladegeschirr sowie Laderäume und Luken-Abdeckungen zu Verfügung. Erst 1983 wurde auf dem Fundament des vorderen Mastes ein Bordwippkran installiert. Für



Die Lehrbootsleute Klaus Eckelmann (li.) und Ulrich Decker (daneben)



Der Autor beim Spleißen



Ausbildung zum Rettungsbootsmann



Lehrlinge beim Leistungsvergleich

die Ästhetik der Schiffsarchitektur vielleicht nicht von Vorteil, wurden gleichwohl die Möglichkeiten für eine praxisnahe Ausbildung erweitert. Auf dem Vorschiff befanden sich verschiedene Objekte, wie Container, Trailer, LKW, Fässer, Kisten usw., um die Ladungssicherung zu trainieren.

Problematisch erwies sich die praktische Ausbildung im Brückenwachdienst. Anfangs bestand nur die Möglichkeit ein „Trockentraining" auf der Brücke durchzuführen. In Kooperation mit dem Fährschiffamt gelang es später Kurzeinsätze im Brückenwachdienst für unsere Lehrlinge auf den Fährschiffen ROSTOCK, SASSNITZ, WARNEMÜNDE und RÜGEN zu organisieren. Später konnte diese Ausbildung auf die Metallfrachter der DSR im Liniendienst Rostock-Klaipéda erweitert werden. Jeweils eine Brigade von etwa acht Auszubildenden wurde für zwei Wochen in den Wachdienst dieser Schiffe integriert. Deren Mitglieder konnten so erste Eindrücke und Erfahrungen sammeln.

In der Zeit vom 28. November 1989 bis 19. Dezember 1989 betreute ich eine Lehrlingsbrigade auf dem Metallfrachter EDGAR ANDRE.

Üblicherweise war der Löschhafen für die Metalle aus Klaipeda immer Rostock, doch auf dieser letzten Reise bekamen wir, den politischen Veränderungen geschuldet, die Order in Hamburg zu löschen. Dies bedeutete eine große Überraschung für unsere Lehrlinge, aber auch für die Stammbesatzung, von der sicherlich einige Besatzungsmitglieder dazu verdonnert worden waren, nur „rechtsrum" fahren zu dürfen.

Auch die praktische Ausbildung im Schiffsmaschinenbetrieb gehörte als wesentlicher Bestandteil zur Grundlagenvermittlung. Kontinuierlich wurde durch die Ausbildungsoffiziere die Basis für die Unterweisungen und Übungen erweitert. So wurde der gesamte Unterraum von Luke 2 zu einem großen Maschinenkabinett umgebaut, ein Elektrokabinett wurde eingerichtet, eine umfangreiche Palette von Schnittmodellen angefertigt und darüber hinaus wurde der gesamte Maschinenraum für die praktische Ausbildung genutzt.

Kontakte zur Berufsschule der Binnenreederei in Schönebeck und zur Seemannsschule in Riga wurden gepflegt. Leistungsvergleiche zwischen den Auszubildenden dieser Einrichtungen und unseren Lehrlingen waren Höhepunkte in manchem Ausbildungsjahr.



Lehrlingsgruppe nach dem Leistungsvergleich

1990 bekam ich die Gelegenheit die seemännischen Ausbildungsstätten auf dem Priwall bei Travemünde und in Bremen kennenzulernen und erhielt somit einen Einblick in den dortigen Ausbildungsbetrieb zum Schiffsmechaniker. Dabei konnte ich feststellen, dass wir uns in Rostock mit unserer Berufsausbildung wahrlich nicht verstecken mussten.

Am 31. August 1990 endete die Existenz der Betriebsberufsschule Flotte und damit auch das Ende der seemännischen Ausbildung auf der GEORG BÜCHNER. Eine betriebseigene Berufsschule passte nicht mehr in das bundesdeutsche duale Ausbildungssystem und darüber hinaus war weder der Bedarf an seemännischem Nachwuchs im gewohnten Umfang vorhanden noch die Motivation durch den Beruf des Seemannes einen Blick in die weite Welt zu werfen, gab es doch inzwischen andere Möglichkeiten über den „Tellerrand" zu schauen. Ehemalige Ausbilder von der GEORG BÜCHNER und der Betriebsschule halten immer noch, wie viele Besatzungen anderer DSR-Schiffe auch, Kontakt untereinander und treffen sich regelmäßig, um in Erinnerungen zu schwelgen.

Klaus Eckelmann

Seeseitige Vollmatrosenausbildung auf den Frachtschiffen der DSR im 2. Lehrjahr

Eine Vorbemerkung

Rostock Überseehafen, am 11. September 1967. Da stand ich nun, sechzehn Jahre alt, schlaksig und mit einem leicht mulmigen Gefühl in der Magengrube an der Pier im Hafenbecken B. Vor mir und meinen zukünftigen Mitlehrlingen lag die GEORG BÜCHNER, das neue Fracht- und Lehrschiff der Deutschen Seereederei, teilweise noch in der belgischen Farbgebung (die Masten und das Ladegeschirr waren rosa!). Hier begann für mich das Abenteuer Seefahrt. Ich fühlte mich auch ein wenig stolz, dass ich es aus meinem kleinen sächsischen Heimatstädtchen hierher geschafft hatte.

Den meisten meiner „Leidensgefährten" ging es so wie mir, alles war neu und ungewohnt. Über diese ersten Schritte auf den Planken eines Schiffes wurde in den BORDGESCHICHTEN schon oft berichtet. Deshalb soll hier nicht weiter darauf eingegangen werden.

Nach dem Ende der Ausbildung und einer Tätigkeit als Vollmatrose an Bord verschiedener Schiffe führte mich der Zufall über unterschiedliche Wege an die Berufsschule Flotte. Auf der GEORG BÜCHNER fehlte ein Lehrbootsmann. Und so heuerte ich 1976 noch einmal auf einer der letzten Reisen meines alten Ausbildungsschiffes auf diesem an. Nach einem kurzen Intermezzo als Heimerzieher landete ich wieder als Lehrausbilder auf der BÜCHNER, diesmal allerdings an ihrem nun festen Liegeplatz in Rostock Schmarl neben dem Traditionsschiff

DRESDEN. Der Familie konnte es nur recht sein, denn ich arbeitete nun nicht weit weg von zu Hause und die seemännische Grundlagenausbildung machte mir Spaß. Später ergaben sich immer wieder einmal Möglichkeiten für einen Kurzeinsatz auf einem Fährschiff der Deutschen Reichsbahn zur Begleitung der Ausbildung im Brückenwachdienst.

Nachdem die Fracht- und Lehrschiffe aus der Fahrt genommen worden waren, absolvierten die Lehrlinge die Ausbildung zum Vollmatrosen im 2. Lehrjahr auf verschiedenen Frachtschiffen der DSR bis hin zur abschließenden Facharbeiterprüfung. Das stellte eine Herausforderung für alle Beteiligten dar. Jetzt mussten die Lehrlinge in den Bordbetrieb eines ganz normalen Frachters integriert werden.
Um diese Ausbildung optimal zu gewährleisten, existierte an der Berufsschule Flotte eine eigene Abteilung. Diese organisierte den Einsatz der Lehrlinge im 2. Lehrjahr auf den in Frage kommenden Schiffen. In der Regel stiegen Großgruppen von 8 bis 12 Auszubildenden mit einem Ausbildungsoffizier auf. Eine sehr effektive Art der Ausbildung, denn so wurde gewährleistet, dass der Lehrplan vollumfänglich durchgesetzt werden konnte. Ohne Lehrausbilder vor Ort wäre es schwierig geworden.
Meine ersten Erfahrungen mit dieser Form der Ausbildung machte ich 1980. Eines Tages im Frühjahr des Jahres wurde mir morgens mitgeteilt, unser Direktor wolle mit mir reden. Dazu befand er sich bereits auf der BÜCHNER. Lange Rede, kurzer Sinn, für einen erkrankten Kollegen auf MS COTTBUS wurde mitten im 2. Ausbildungsjahr der dortigen Lehrlinge dringend ein Ersatz gesucht. Die bevorstehende Reise des Schiffes nach Südostasien lockte mich natürlich mächtig. Und so musste ich mit viel Fingerspitzengefühl die Familie von diesem Vorhaben überzeugen. Bereits am nächsten Tag stieg ich auf die COTTBUS auf. Nach einer nur zweistündigen Übergabe gehörte ich als Ausbilder auf einem der damals modernsten Schiffe unserer Reederei zur Besatzung.
Die damit verbundenen Umstände waren völlig neu für mich und bedeuteten eine echte Herausforderung. Ich musste mich

- schnellstens mit dem Lehrplan des 2. Lehrjahres vertraut machen
- mit dem derzeitigen Leistungsstand der Lehrlinge befassen
- mit dem Erstellen eines Reisedurchlaufplanes beschäftigen
- mit dem Schiff und seinen technischen Einrichtungen bekannt machen.

Dieser Sprung ins kalte Wasser ließ sich nicht so ganz einfach meistern. Praktische Erfahrungen konnte ich auf den Schiffstypen IV, X und XD sammeln. Die entsprechenden Schiffe fuhren in den Relationen Cuba/Mexiko, Persischer Golf/Mittelmeer, Indien/Pakistan, Südostasien und Fernost. Mein letzter aktiver Einsatz auf einem Frachtschiff lag bereits fünf Jahre zurück. Damals war ich auf MS ALTENBURG als Kabelgattsmatrose gemustert gewesen.

Die Reise des MS COTTBUS sollte über Westeuropa nach Südostasien führen und würde etwa 100 Tage dauern.
Da ich erstmals im 2. Lehrjahr als Ausbilder eingesetzt wurde, musste ich mich zuvorderst mit den Ausbildungsunterlagen vertraut machen und sie so aufbereiten, dass eine kontinuierliche Weiterführung der Berufsausbildung ermöglicht werden konnte, ohne Qualitätsabstriche zuzulassen. Mein Vorgänger hatte seine bisherige Lehrtätigkeit sehr gut schriftlich aufbereitet, sodass die Einarbeitung relativ problemlos verlief.
Der Durchlaufplan für die Lehrlinge konnte in Absprache mit den einzelnen Bereichen erstellt werden. Auch die wöchentlichen Ausbildungstage wurden vorbereitet. Alles Beabsichtigte machte eine gute Zusammenarbeit mit dem Kapitän und den Bereichen Deck und Maschine erforderlich. Sehr schnell mussten die Lehrlinge auch die Themen für ihre schriftliche Hausarbeit erhalten. Weiterhin galt es, die Facharbeiterprüfung organisatorisch vorzubereiten.

Die Ausbildung im 2. Lehrjahr war ähnlich strukturiert wie in der Grundlagenausbildung. Jetzt ging es vor allem darum, das schon Erlernte in der Praxis an Bord anzuwenden und zu festigen. Dazu gehörten die folgenden Themenbereiche:


Seemännische Handarbeiten – Spleißen

Seemännische Handarbeiten

Diese speziellen Tätigkeiten fielen im Bordbetrieb nicht täglich an. Für deren Ausübung wurde der wöchentliche Ausbildungstag genutzt und im laufenden Bordbetrieb anfallende Arbeiten entsprechend auf die Lehrlinge übertragen. Besonders sämtliche Spleißarbeiten mussten so geplant werden, dass jeder Auszubildende dabei eingesetzt wurde. Zum Beispiel konnte das Spleißen von Festmacherleinen nur unter entsprechender Anleitung vermittelt werden, weil es im praktischen Bordbetrieb relativ selten vorkam.


Schiffssicherheitsdienst – Feuerlöschübung

Schiffssicherheitsdienst

Hier besaßen alle Lehrlinge nahezu gleiche Voraussetzungen, da sie bereits im 1. Lehrjahr die Prüfung zum Feuerschutzmann und Rettungsbootsmann abgelegt hatten. Diese Kenntnisse und Fertigkeiten mussten unter Bordbedingungen trainiert und gefestigt werden. Wichtig war, dass alle meine „Schützlinge" mit den an Bord vorhandenen Anlagen vertraut gemacht wurden. Auch im Bereich Antihavarietraining wurden praxisnahe Übungen durchgeführt. Hinzu kam noch die Problematik des Zivilschutzes.

Gerade im Bereich Schiffssicherheit kam es auf eine sehr gute Zusammenarbeit mit dem Kapitän und dem Sicherheitsoffizier an, um zusätzliche Übungsmöglichkeiten für die Azubis zu schaffen, zum Beispiel zum Aussetzen der Rettungsboote.


Umschlagseinrichtungen – Labsalen

Ladungsdienst/Umschlagseinrichtungen

Ein sehr komplexes Thema, da das bordeigene Ladegeschirr je nach Alter eines Schiffes sehr unterschiedlich ist. Die Auszubildenden mussten auf die auftretenden Möglichkeiten gut vorbereitet werden. Es kostete einige Überzeugungsarbeit, um die nötigen Übungsstunden am automatischen Leichtgutladegeschirr zu gewährleisten. Auch hier gehörte es zum A und O, eine gute Zusammenarbeit mit der Stammbesatzung abzusichern.



Ladungspflege – Umstauarbeiten



Schiffsmaschinenbetrieb – Maschinenkontrollen



Der Autor bei einer Bootsfahrt in Paranagua

Ladungspflege/ Ladungssicherung

Die Vorbereitung der Laderäume war hier ein wichtiger Gesichtspunkt, besonders weil damals noch überwiegend Stückgut transportiert wurde. Eine ebensolche Wichtigkeit besaß die Ladungssicherung, die oft noch in Eigenregie auf der Grundlage gemachter Erfahrungen durchgeführt wurde. Da MS COTTBUS auch über 280 Containerstellplätze verfügte, mussten die verschiedenen Laschsysteme gelehrt werden. Den Azubis musste mit aller Deutlichkeit vermittelt werden, welch große Bedeutung die Ladungssicherung für das Schiff und seine Besatzung hat. Auch der maritime Umweltschutz gewann in jener Zeit immer mehr an Bedeutung. Die Unsitte, vieles einfach über Bord zu werfen, gehörte bereits weitestgehend der Vergangenheit an. Dazu musste eine aktive Erziehungsarbeit geleistet werden, um überholte Vorstellungen zu überwinden.

Brücken und Wachdienst

Auch in diesem Bereich wurden die Lehrlinge entsprechend dem Lehrplan an die seemännische Praxis herangeführt, mit dem Ziel am Ende der Lehrzeit als vollwertige Wachgänger eingesetzt werden zu können.

Damit verbanden sich gewisse Schwierigkeiten, zum Beispiel beim Einsatz als Revier-Rudergänger. Eine besonders gute Abstimmung mit dem Kapitän und den Wachoffizieren war unabdingbar. Die letzte Entscheidung oblag natürlich dem Kapitän. Er entschied, wann ein Einsatz der Lehrlinge unter entsprechender Aufsicht ermöglicht werden konnte. Im gesamten Wachdienst kam es immer darauf an, die Auszubildenden zur Gewissenhaftigkeit, Sorgfalt und Pünktlichkeit zu



Bootsausflug in der Bali-Straße, am Java-Strand

erziehen. Gleiches galt natürlich auch für alle Bereiche der Hafenwache. Die Lehrlinge wurden dabei so eingesetzt, dass sie unter Aufsicht alle anfallenden Arbeiten ausführen konnten.

Schiffsmaschinenbetrieb
Auch hier wurde ein entsprechender Durchlauf durch alle Bereiche organisiert. Das konnte nur mit Hilfe und durch enge Absprache mit den Technischen Offizieren und Maschinenassistenten ermöglicht werden.

Aus dem vorstehend Beschriebenen gestaltete sich zum Beispiel ein Ausbildungstag auf MS PRITZWALK derart:
Teil Theorie
Kurzkontrolle Schiffssicherheit
- Erläutern Sie die Sicherheitsrolle (Rechtsgrundlagen, Aufbau, Bedeutung der Signale)
- Erläutern Sie die Rettungsmittel an Bord von MS PRITZWALK (Welche, wieviel, wo?)
- Erläutern Sie das Aussetzen eines Rettungsbootes auf MS PRITZWALK

Unfallschutz (aktenkundig)
- Arbeiten auf Manöverstation
- Ankern
- Umgang mit dem Ladegeschirr
- Luken, Abdeckungen

Brückendienst
- An- und Ablegen
- Ankermanöver
- Ankergeschirr
- automatische Verholwinden

Ladungsarbeiten
- das Ladegeschirr auf MS PRITZWALK (einschließlich Ladewinden)

Feuerschutz
- Großfeuerlöscheinrichtungen (Kurzvorträge)

- Handfeuerlöscher
- Warn- und Meldeanlagen

Teil Praxis

- Einweisung Manöverstation
- Einweisung Ladegeschirr
- Einweisung Luken, Abdeckungen
- CO2-Anlage
- Warn- und Meldeanlagen
- Flaggen setzen

Facharbeiterprüfung

Der Höhepunkt und Abschluss des 2. Lehrjahres bestand in der Facharbeiterprüfung. Sie musste in enger Absprache mit dem Kapitän so organisiert und vorbereitet werden, dass sie auch in den laufenden Schiffsbetrieb passte.
An Bord wurde eine Prüfungskommission gebildet. Die Prüfung selbst bestand aus verschiedenen Teilen, zum Beispiel seemännischen Handarbeiten, meist einem Drahtspleiß, Fasertauwerkspleiße mit Kausch und einer komplexen Aufgabe im Ladungsdienst, welche die Auszubildenden im Kollektiv in einer bestimmten Zeit lösen mussten.
Weiterhin wurde eine schriftliche Hausarbeit inklusive Verteidigung gefordert.

Freizeit

Die Freizeitgestaltung der Lehrlinge erfolgte ebenfalls unter der Betreuung des Ausbildungsoffiziers. Es ging darum, dass sich die Lehrlinge am Bordleben wie alle anderen Besatzungsmitglieder beteiligten, sei es in den gesellschaftlichen Organisationen, bei Bordfesten, in verschiedenen Zirkeln, z. B. Fotozirkel, bei Sportfesten oder in anderer Form. Auch die Vorbereitung auf den Landgang im Ausland gehört dazu, ebenso wie Disziplin und Ordnung im Wohnbereich und dem verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol. Wobei es im letzteren Falle keine größeren Probleme gab.
Gleichwohl ging nicht alles und nicht für jeden dieses 2. Lehrjahr glatt über die Bühne. So konnte es durchaus passieren, dass einige nach der Ausbildung im 1. Lehrjahr ausschließlich an Land feststellten: „Seefahrt ist doch nichts für mich." Dabei handelte es sich aber Einzelfälle. Ich erinnere mich zum Beispiel an einen Auszubildenden, der die Seekrankheit nie überwinden konnte. Sobald das Schiff den Hafen verließ, bekam er Probleme. Wir liefen von Antwerpen nach Brasilien (Recife). Eigentlich eine Schönwetterreise, aber schon am ersten Seetag meldete er sich krank und war zu nichts mehr zu gebrauchen. Bei mäßigem Seegang mussten wir ihn im Hospital in die Schlingerkoje legen, nur in den Häfen fühlte er sich einigermaßen fit. Die gesamte Reise bedeutete für ihn eine Qual und sein Ausbildungsvertrag wurde in Rostock im gegenseitigen Einvernehmen aufgelöst. Auch das konnte passieren.

Fazit

Mit dieser Form der Ausbildung an Bord der Frachtschiffe wurden letztlich sehr gute Ergebnisse erreicht. Sie war effizient und flexibel. Die wichtigste Rolle der Ausbilder an Bord bestand darin, den gesamten Ablauf zu organisieren und bei anstehenden Problemen schnell Abhilfe zu schaffen. Immens wichtig war dabei immer eine gute Abstimmung mit der Stammbesatzung. Die Lehrlinge sollten immer Teil der Besatzung sein. Ich für meinen Teil konnte bei späteren Einsätzen in der Relation Westafrika (Typ Afrika) und Mittel- und Südamerika (Typ Neptun) immer eine gute Zusammenarbeit mit allen an Bord feststellen. Probleme waren da, um sie gemeinsam zu lösen.
Ende Juli 1991 endete meine Zeit als Ausbilder bei der DSR.

Lutz H. Wernicke

Wie uns Seebeine wuchsen

Es könnte der 24. April 1972 gewesen sein. MS NIENBURG hatte Rotterdam mit vollen Luken verlassen, um entlang der Westküste Afrikas über Cape of Good Hope und durch den Indik als nächsten Zielhafen Singapore anzusteuern. Die Decks waren sauber gespült und vom Schmutz der europäischen Häfen gereinigt.
Wir machten bei gutem Wetter schöne Fahrt durch den Ärmelkanal und näherten uns rasch der Biskaya. Aber schon bald war es auch, wie so oft in diesem Seegebiet, mit dem unschuldigen Frühlingswetter vorüber und Rasmus zeigte uns, wer der Herr auf See ist.
Steifer Wind kam auf und mauserte sich schon bald zu einem ordentlichen Sturm. Vom Kabelgatt beginnend hatten wir ein Strecktau bis Vorkante Brücke gespannt, um bei dem aufkommenden Sturm mehr Sicherheit auf dem glitschigen Deck zu haben. Dort war soweit alles aufgeklart und für die große Überfahrt seefest gemacht worden.
Nur an der Steuerbordseite von Luke I standen noch vier 200-Liter-Fässer mit Verdünnung, gehalten von einem nicht mehr ganz neuen Manilatau.
Wir vier Deckslehrlinge hangelten uns, versehen mit Wetterjacke, Südwestern auf dem Kopf und Gummistiefeln an den Füßen, gemeinsam mit dem Bootsmann und dem Kabelede am Strecktau nach vorn, im Schutz der Windenhäuser immer wieder kurz verharrend, um nicht die im Bereich von Luke II und IV überkommenden Wellen abzufassen. Ohne große Probleme erreichten wir unsere Fässer. Der Kabelede und Pit bereiteten im Schutz der Back einen neuen Standplatz für die Fässer vor. Wir anderen lösten den Knoten des Tampens und der Boss rollte gemeinsam mit Klaus und Roger das erste Fass in Sicherheit. Das Schiff stampfte enorm und immer wieder kamen Gischt und Spritzer über. Fiel der Steven in ein Wellental, schienen die schweren Fässer schwerelos über Deck zu schweben. Ich selbst hatte die schöne Aufgabe bekommen, die verbliebenen Fässer mit dem Tampen festzuhalten und schwebte mitsamt der Fässer. Trotzdem gelang mir dies ganz gut. Ich fand mich nur manchmal als Spielball der entfesselten Elemente auf oder neben den Fässern wieder. Glücklich konnten aber innerhalb weniger Minuten alle Fässer in den Wind- und Seeschatten der Back verbracht werden. Gerade war ich dabei, mich mit dem frei gewordenen Tau ebenfalls dorthin zu begeben, als über der Back plötzlich vor mir eine gigantische Wasserwand in die Höhe wuchs und wuchs, die mich klein und nichtig erscheinen ließ.
Ehe ich einen klaren Gedanken fassen konnte, stürzte das durchsichtige, nasse Gebilde mit aller Wucht über mir zusammen. Verzweifelt suchte ich irgendwo nach Halt. Salziges Wasser drang mir in Mund und Nase, lief in Kragen und Stiefel. Hilf- und orientierungslos schwamm ich in den Wassermassen dahin. Plötzlich spürte ich einen Halt unter meinen Achseln, das Wasser rings um mich verlief sich, und ich fand mich, wie ein Wäschestück auf der Leine, am Strecktau hängend kurz vor dem Windenhaus wieder. Auf halbem Wege stand prustend unser Boss, sich an der Luke festklammernd; er hatte versucht, mir zu Hilfe zu kommen.
Rasch verholten wir uns zur schützenden Back. Befreit lachend streiften wir die randvollen Gummistiefel von den Füßen und schütteten den Inhalt mit Schwung auf Deck. In einem günstigen Moment hangelte sich unser Trüppchen am Strecktau wieder in Richtung Aufbauten achterwärts. Alles gut; die Unternehmung hätte auch weniger glimpflich ausgehen können.

Günter Glaß

Der Brand auf MS MANSFELD mit Totalverlust im Februar 1986

Mit Beginn der Ausgaben der BORDGESCHICHTEN im Jahr 2001 zieht sich in den Berichten über das Bordleben auf DSR-Schiffen ein Thema wie ein „roter Faden" (eine passende Bezeichnung dazu) hindurch: Gemeint ist die „führende Rolle der Partei" sowie die spezielle Einflussnahme des MfS (Ministerium für Staatssicherheit) auf alle mit der Seefahrt verbundenen Belange.
Nach nun fast 40 Jahren ist es an der Zeit, auch auf die „ideologischen Dimensionen" dieses Seenotfalls einzugehen, die wahrscheinlich nur die älteren DSR-Seeleute nachvollziehen können, die oft selbst ähnliche Situationen aus eigenen Erfahrungen und Erlebnissen kennen. Damals wurden bei der Aufarbeitung von Unfällen und ähnlichen Sachverhalten nicht vordergründig die fachlichen Aspekte ausgewertet – die „politisch-ideologische Bedeutung" besaß Vorrang.
In den bisherigen mehr als 20 Bänden der BORDGESCHICHTEN wird dieses Thema in vielen Berichten dargelegt. Das zeigt die damalige Ohnmacht der meisten Seeleute, den Genossen von MfS und Partei hilflos ausgeliefert gewesen zu sein, um den Beruf weiter ausüben zu können. Gleichfalls ist daraus erkennbar, dass diese „unschöne Zeit" der DDR-Seefahrt heute noch in unseren Köpfen ist, uns weiterhin beschäftigt und damit einige schlechte Erinnerungen an die Vergangenheit sowie eine gewisse Wut auf die damalige Situation in uns hervorruft.



m.s. "MANSFELD" D.W. 11,742 tons VEB Deutfracht
Internationale Befrachtung und Reederei, ROSTOCK

Reedereipostkarte

In einem Bericht der BORDGESCHICHTEN Band IX wurde der Brand auf MS MANSFELD ausführlich geschildert. Ich fuhr damals als II. Nautischer Offizier auf diesem Typ IX-Schiff und hatte das „Pech", dass kurz nach meinem Wachantritt der Brand bemerkt wurde, obwohl am Vormittag schon mehrfach der „Ausfall des Stromkreises" auf der Brücke angezeigt, der Ursache aber wohl nicht ausreichend nachgegangen wurde. Bei Wachübergabe kurz





vorher machte mich der III. Offizier auf diesen Sachverhalt aufmerksam, ebenfalls, dass die Elektriker darüber informiert worden waren.
Dazu folgende Anmerkung: In der Vergangenheit traten diese Fehlalarme des Öfteren auf und wurden auf der Brückenkonsole ausgewiesen, anschließend akzeptiert (ohne gleich Alarm auszulösen) und danach eine Kontrolle vorgenommen. Wurde der Alarm nicht als „akzeptiert" gedrückt, erfolgte nach einer kurzen Zeit die automatische Feueralarm-Auslösung. Ich habe also wie immer den Alarm akzeptiert und einen Matrosen zum angezeigten Ort geschickt – das hat natürlich eine Weile gedauert, da die Weisung bestand, dass der Ausguck nicht mehr weggeschickt werden durfte.
So war es immer gewesen, und man hatte sich an diese Prozedur „gewöhnt", was im Nachhinein natürlich falsch war. (Später auf einem anderen Schiff habe ich mich anfangs genau an den „Dienst nach Vorschrift" gehalten und den Alarm nicht weggedrückt, sodass öfters automatisch „Feueralarm" ausgelöst wurde – auch in der Nacht – und die Besatzung darüber natürlich not amused war. Lange habe ich die Verfahrensweise nach Vorschrift aber nicht durchgehalten und bin somit wahrscheinlich dem „Kielholen" entgangen.)
Ebenfalls hätte ich laut Seekammer, sofort als der Alarm auflief, bei der Maschine „Wasser an Deck" ordern sollen. Im normalen Seebetrieb wurde die Maschine im Automatik-Betrieb und

Wellengenerator betrieben (Sparmodus). Bei sofortiger Zuschaltung der Feuerlöschpumpe wäre es zum black out gekommen. Es musste also erst ein zweiter Hilfsdiesel zugeschaltet werden. Die Kollegen der Maschine hätten sich bestimmt gefreut, wenn bei jedem Auflaufen einer Meldung die Feuerlöschpumpe geordert worden wäre.
Inzwischen war der Brand auch vor Ort bemerkt worden und die entsprechenden Maßnahmen wurden eingeleitet. Das Feuer war bei Branderkennung schon weit fortgeschritten und die sofortige Alarmauslösung hätte zwar einige Minuten Zeitgewinn gebracht, aber die Brandbekämpfung nicht entscheidend beeinflusst. Die Steckdose, das Corpus delicti, befand sich klugerweise direkt unter dem Bullauge, durch welches Wasser eintrat und langsam in die Dose sickerte. So konnte die Dose den Vormittag über vor sich hinschmoren, bis sich dann ein richtiges Feuer entwickelte. Als ausgesprochenes Pech kam noch hinzu, dass die Kammer auf dieser Reise unbewohnt und somit verschlossen war und erst der Schlüssel geholt werden musste, um den direkten Brandherd zu bekämpfen. Generalschlüssel für den Feuerlöschtrupp gab es damals noch nicht.
Wir begannen mit der Brandbekämpfung, ich war Feuerlöschgruppenführer. Eine Feuerlösch-Station, die sich in den Aufbauten befand, konnten wir infolge der starken Rauchentwicklung nicht erreichen, an der anderen Station rüsteten wir uns aus und begannen mit der Brandbekämpfung. Die damaligen SSG (Sauerstoff-Schutz-Geräte) waren nicht unbedingt das „Nonplusultra" der Brandbekämpfung und deren Flaschen im aktiven Einsatz relativ schnell aufgebraucht. Aber so war es nun mal. Durch den starken Wind breiteten sich der Rauch und das Feuer schnell über das gesamte Schiff aus, und wir mussten uns trotz weiterer Löschversuche nach und nach zurückziehen.
Schließlich kam durch die Einsatzleitung die Aufforderung zum Verlassen des Schiffes. Die Rettungsboote konnten auf Grund der starken Rauchentwicklung nicht erreicht werden, der Kommandostab auf der Brücke musste sich über die Vorkante abseilen. Die Typ IX-Schiffe besaßen an der Vorkante der Aufbauten je Deck angeschweißte Handläufer von Seite zu Seite – hauptsächlich dienten diese bei Malarbeiten als Weg und zur Absicherung. Einige Schiffe hatten diese schon entfernt, bei uns waren sie zum Glück noch vorhanden und so konnte der sportliche Seemann die Brücke verlassen und sich auf das Hauptdeck abseilen. Ein Rettungsfloß konnte gerissen und ganz nach vorn gezogen werden, um dem Feuer und Rauch zu entkommen.
Das Schiff befand sich im Ballast und das Vorschiff stand weit über der Wasseroberfläche, sodass die lange Lotsenleiter nicht bis ins Floß reichte und die letzen drei Meter, wenn das Floß auf dem Wellenberg lag, gesprungen werden mussten. Ich wurde als Floßführer eingeteilt. Mit elf Besatzungsmitgliedern legten wir ab und trieben an der Bordwand nach achtern. Der Propeller startete seltsamerweise wieder, und wir konnten uns mit Mühe aus dem Gefahrenbereich befreien. Später wurden wir vom niederländischen Frachter LEIDSEGRACHT aufgenommen.
Die Besetzung des Floßes erfolgte auf Order der Einsatzleitung. Nicht optimal war bestimmt worden, alle Technischen Ingenieure in das Floß zu schicken. Eventuell hätte auch der III. Offizier die Leitung übernehmen können und ich als Zuständiger für die Belange der Schiffssicherheit weiter an Bord bleiben sollen. (So aber wurde zumindest dem III. Offizier die spätere „ideologische Befragung" vor der Seekammer erspart.) Wahrscheinlich wurde auch allerhand Zeit verloren, da unbedingt der Tresor des Kapitäns geborgen werden musste. Was wohl darin für ein derart wichtiges Material verborgen war? Unser Ausbildungsoffizier wurde mit seinen sechs Lehrlingen (es handelte sich um ihre erste Seereise) vom Rettungsboot des MS ANTWERPEN aufgenommen und später in Marseille an Land gegeben.
MS THALE hatte die Leitung der Evakuierung übernommen. Durch ihre Besatzungsmitglieder wurde der Großteil der Rettungsmaßnahmen geleistet. Hochachtung vor der Leistung

der Bootsbesatzung der THALE, die mit ihrem Rettungsboot bei hoher See (4 bis 5 Meter) und langer Atlantikdünung unsere restliche Besatzung von der brennenden MANSFELD barg und auf die THALE beförderte. Später übernahm deren Rettungsboot auch noch uns von der LEIDSEGRACHT. Auch wir wurden bei sich weiter verschlechternden Wetterbedingungen sicher auf die THALE gebracht.

An Bord verblieben der Kapitän, der Storekeeper sowie der Politoffizier (!?). Zumindest wurde „ideologisch" hier alles richtig gemacht und die Seenotaktion erhielt die nötige „politische Unterstützung". Das Abschleppen der MANSFELD blieb erfolglos, ein portugiesischer Schlepper sank. Unsere an Bord verbliebenen drei Besatzungsmitglieder wurden per Helikopter geborgen und auf die wartende THALE abgeseilt.

Besonders tragisch war der Tod der sieben portugiesischen Seeleute des Seenotschleppers, der auf Grund der schlechten Wetterbedingungen sank. Der portugiesische Seenotrettungsdienst bezifferte die Windgeschwindigkeit bis 100 km/h bei einer Wellenhöhe von 8 bis 9 Meter. Während der Verhandlung vor der Seekammer in Rostock wurde das Seehandbuch aufgeschlagen und daraus zitiert, dass zu dieser Jahreszeit in diesem Gebiet Winde um Stärke 4 vorherrschten und somit die Wetterbedingungen gar nicht so schlecht gewesen sein können.

Die THALE brachte uns nach Lissabon zur Botschaft der DDR. Diese besaß schon Erfahrung mit Schiffbrüchigen, da die Besatzung der „alten" HENNIGSDORF nach ihrem Untergang auch dort versorgt wurde. Wir wurden mit der landesüblichen Sommer-Kleidung ausgerüstet und flogen gemeinsam mit unserer Fußball-Nationalmannschaft ins verschneite Berlin, von wo wir weiter nach Hause reisten. Die Fußballer kamen von einer erfolgreichen Südamerika-Reise zurück und wurden in Berlin natürlich von Presse, Funk und Fernsehen empfangen. Deshalb wurden wir diskret durch die Hintertür des Flughafens in einen kleinen Raum verfrachtet und dort von einer Abordnung der Reederei zu einem kleinen Essen und Umtrunk empfangen. Wir erhielten ein handgeschriebenes Papier als „Ausweisersatz"und einige „heiße" Begrüßungsworte. Unser Einsatz wurde gewürdigt – besonders, dass alle Besatzungsmitglieder lebend gerettet worden waren. Auch wurde uns volle Unterstützung bei der Wiederbeschaffung aller nötigen Papiere zugesagt.

Ich beantragte diese und bekam sie nach und nach wieder. Für mich war die Beschaffung relativ einfach, da ich nach Abschluss der 10. Klasse als Lehrling bei der DSR angefangen hatte, somit alle versicherungstechnischen Belange in der Reederei vorlagen, und diese dann ins neue SVK-Buch übertragen wurden. Die Neubeschaffung von Personalausweis, Reisepass und Führerschein gestalteten sich etwas komplizierter, da die Behörden im Vogtland nicht so recht mit der Seefahrt vertraut waren und meinen „Not-Ausweis" verwundert betrachteten.

Brand auf MS „Mansfeld" 17.02.86

Rostock (ADN). Auf dem Motorschiff „Mansfeld", einem 10 000-Tonnen-Massengutfrachter des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock, brach am Sonnabendmittag aus bisher ungeklärter Ursache ein Brand aus. Das Schiff befand sich ohne Ladung vor der portugiesischen Küste in Höhe Lissabon. Die Besatzungsmitglieder, mit Ausnahme eines aus drei Mann bestehenden an Bord gebliebenen Kommandos, wurden von dem zu Hilfe geeilten DDR-Motorschiff „Thale" sowie von dem niederländischen Motorschiff „Leidsegracht" und dem belgischen Motorschiff „Antwerpen" aufgenommen und sind wohlauf. Die intensiven Bemühungen, das Schiff abzuschleppen, mußten wegen heftigen Sturmes unterbrochen werden. Die drei an Bord verbliebenen Besatzungsmitglieder wurden mit Hubschraubern zur MS „Thale" gebracht. Die Hilfsschiffe bleiben weiter in der Nähe.

aus „Freie Presse" (17.2.1986)

Portugiesisches Bergungsschiff bei Rettungsversuch gesunken

Sieben Mitglieder der Besatzung kamen ums Leben 18.02.86

Lissabon (ADN). Beim Untergang eines portugiesischen Bergungsschleppers vor dem nordportugiesischen Hafen Leixoes sind am Sonntag sieben der acht Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen. Wie der portugiesische Seerettungsdienst mitteilte, konnten die Verunglückten wegen der heftigen Stürme mit Spitzengeschwindigkeiten bis 100 km/h und Wellengang von sieben bis neun Metern nicht gerettet werden. Das Schiff war durch einen Maschinenschaden manövrierunfähig. Es gehörte zu einer Flotille von zwei Bergungsschleppern, die aus Lissabon ausgelaufen waren, um der MS „Mansfeld" zu Hilfe zu kommen. Beide Schlepper konnten jedoch auf Grund der schlechten Wetterbedingungen die Bergung nicht aufnehmen und versuchten, in einem Hafen Schutz zu finden.

Der DDR-Frachter war, wie bereits gemeldet, am Sonntag vor der portugiesischen Küste infolge eines Brandes bei starkem Sturm havariert. Die Besatzung war von anderen Schiffen an Bord genommen worden.

Inzwischen ist die „Mansfeld" bei hohem Seegang etwa 300 bis 400 Meter vor der portugiesischen Küste in der Nähe von Figeirsdafoz gestrandet und auseinandergebrochen.

aus „Freie Presse" (18.2.1986)



DSR

VEB DEUTFRACHT / SEEREEDEREI
ROSTOCK

Zinsstelle Spezial

17. Febr. 1986

Der Genosse Hans, Günter ..... geb. am ...
wohnhaft in ...
war Besatzungsmitglied auf MS "Mansfeld".

Durch einen Seeunfall hat er alle persönlichen Dokumente verloren. Wir bitten um Unterstützung bei der Neuausstellung.

i.V.
Freudner
Bereichsleiter

Behelfsausweis

Alle unsere Verluste – im Prinzip alles was wir an Bord besaßen – wurden durch die Versicherung abgedeckt. Später kam einmal ein Versicherungsvertreter zu mir nach Hause und wünschte Informationen. Wahrscheinlich wollte nun die eine Versicherung von der anderen ihre Ansprüche zurück. Auskunft habe ich ihm nicht erteilt, und der Mensch hat sich auch nie wieder gemeldet. Mit meinem handgeschriebenen „Ersatzausweis" habe ich einige Male zwischen Rostock und dem Vogtland die Republik mit dem Auto durchquert und wurde zum Glück nie kontrolliert.
So weit – so gut, das hatten wir überstanden. Schließlich und endlich erfolgte die Untersuchung des Seeunfalls durch die Inspektion sowie die Seekammer. Das ist natürlich richtig – es müssen die Ursachen geklärt werden und im Nachhinein eventuelle mögliche Fehlentscheidungen zur späteren Vermeidung ähnlicher Unfälle aufgedeckt werden. Dazu waren die „Genossen" da. Sie konnten in wochenlangen Analysen unsere Entscheidungen überprüfen, die wir in Sekunden- und Minutenbruchteilen treffen mussten.
Nicht unbedingt förderlich in unserem Sinne stellte sich die Tatsache dar, dass diese Herren schon länger der Praxis entwachsen waren und der Theorie große Aufmerksamkeit schenkten. Ein ehemaliger Kollege arbeitete später bei der Seekammer. Um nicht zu sehr die Praxis aus den Augen zu verlieren, wollte er immer wieder einmal eine Reise als aktiver Nautiker unternehmen. Dieses Anliegen war eigentlich nicht erwünscht.
Nach einigen Monaten erfolgte am 5. Juni 1986 die „Verhandlung vor der Seekammer der Deutschen Demokratischen Republik" in Rostock im Kulturhaus der Neptunwerft. Da kam man nun als kleiner Nautiker in diesen riesigen Saal voller Zuschauer und vorn die vollbedressten, hochwohllöblichen Mitglieder der Seekammer. Ich stand vermutlich schon nach den ersten beiden „interessanten" Fragen auf verlorenem Posten. Ich war der Verantwortliche für die sich im Floß befindlichen Besatzungsmitglieder gewesen. Die Frage 1 lautete also, ob ich mich vor dem Bemannen des Rettungsfloßes (ich stieg als Letzter ein) vom Politoffizier habe entsprechend belehren lassen, da wir uns ja nun in die Hände des „politischen Gegners" begaben, des niederländischen Frachters LEIDSEGRACHT, und somit hilflos dem„Klassenfeind" ausgeliefert waren. Weil ich nicht mit einer solchen Frage gerechnet hatte und auch nicht wusste, was der Politoffizier mir hätte sagen sollen, gefiel den Herren mein Gesichtsausdruck wohl nicht so richtig. Die Frage 2 drehte sich um diese Tatsache: Wir befanden uns also auf dem niederländischen Frachter und ich als Verantwortlicher begab mich auf die Brücke, um mit der THALE die weiteren nötigen Rettungsaktionen abzusprechen. Weil ich keinen Stellvertreter für mich unter den Schiffbrüchigen während meiner Abwesenheit festgelegt und somit die armen DDR-Seeleute allein im „Feindesland" zurückgelassen hatte, wurde mir „politisches Versagen" unterstellt.
Anschließend wurde auf den eigentlichen Seeunfall eingegangen, beginnend mit dem Auszug aus dem Seehandbuch, wie schon oben erwähnt (Windstärke 4). Des Weiteren wurden

unsere Fehlhandlungen hervorgehoben (sofortige Feueralarmauslösung, Wasser an Deck). Nicht eingegangen wurde auf die erfolgreiche Bergung aller Besatzungsmitglieder sowie die aufopferungsvolle Arbeit der Besatzungsmitglieder der THALE. Ich durfte den Saal dann wieder verlassen, es wurden noch einige Zeugen gehört, und ich fuhr anschließend nach Hause. Welche Besatzungsmitglieder noch aussagen mussten, weiß ich nicht mehr so genau. Auf jeden Fall mussten der Kapitän und der I. Ingenieur antreten. Der I. Ing. befand sich zum Zeitpunkt des Geschehens als der Verantwortliche in der Maschine. Vermutlich waren auch der Politoffizier und der Chief Mate geladen worden sowie eventuell der Elektriker. Wir hatten ja keinerlei Kontakt untereinander und auf alle Fragen hätte man sich gar nicht vorbereiten können. Wir befanden uns nur während unserer Aussage im Saal, draußen vor der Tür durften wir nicht miteinander reden. Vertreter der Reederei nahmen wahrscheinlich eine fachliche Einschätzung der geladenen Besatzungsmitglieder vor. Dabei ist fraglich, ob diese Genossen uns auch persönlich näher kannten.



Seekammer

Seekammer

Ladung

Am 11. Juni 1986 erhielt ich ein Schreiben „Einleitung eines Ordnungsstrafverfahrens" – das war schon ganz schön heftig. Zum Glück bekam ich die Möglichkeit, schriftlich darauf einzugehen. Ich fuhr ja nun schon einige Zeit bei der DSR und wusste, was gehört werden wollte. Ich streute mir also gehörig „Asche auf's Haupt", erkannte meine „ideologischen Verfehlungen" sowie fachlichen Fehlentscheidungen und erklärte, in Zukunft verantwortungsvoll und mit „revolutionärer Wachsamkeit" meinen Dienst auf den Schiffen der DSR zu verrichten. Natürlich hatten wir vorher auch nicht verantwortungslos gearbeitet.

Nach mehrmaligem Überdenken meiner Stellungnahme holte ich dann die „Erika"-Schreibmaschine aus der Besenkammer und schickte das Schreiben nach Rostock zur Seekammer. Offensichtlich war diese Stellungnahme im Sinne der „Genossen" und sie stolz darauf, aus mir einen verantwortungsvollen und „ideologisch gefestigtenSeemann" geformt zu haben. Daraufhin wurde das Ordnungsstrafverfahren gegen mich eingestellt, meine Kaderakte bekam den nötigen „roten Stempel", ich bekam mein Seefahrtsbuch wieder und konnte noch ein paar Jährchen getreu dem damaligen Motto „Überholen ohne einzuholen" und „Vorwärts immer – rückwärts nimmer" die Weltmeere befahren. Die Entwicklung nahm ihren Lauf, und sie hielten weder „Ochs noch Esel auf" (Unserem „Honni" stehen die Urheberrechte für diesen geistreichen Spruch zu. So wie es 1989 dann kam, hatte er es wohl nicht gemeint). Die Wende kam und ich gehörte zu den wenigen Glücklichen, die „übernommen" wurden. Die mehr oder weniger geistvollen Sprüche waren nun nicht mehr aktuell, gleichwohl immer noch irgendwie lustig. Uns wehte nun ein anderer Wind um die Ohren, obwohl die Sonne immer noch im Osten aufging. Nach 45 Jahren Seefahrt – die eine Hälfte im „Osten", die andere im „Westen" – ging ich im Vogtland endgültig vor Anker.

In den Monaten nach der Brandkatastrophe erfolgten an der IHS Warnemünde/Wustrow sowie in diversen Lehrgängen von äußerst fachkundigen Theoretikern die Auswertungen der



Seefahrtsamt der DDR
- Der Direktor -

Rostock 11.6. 86
Gz.-Nr. 72/2 - 39/86

Einschreiben

Herrn Günter Gloss
Wohnort 9933 [illegible]
Straße und Hausnummer [illegible]

Betr.: Einleitung eines Ordnungsstrafverfahrens

Hiermit wird gegen Sie ein Ordnungsstrafverfahren auf der Grundlage des Gesetzes vom 12. Januar 1968 zur Befestigung von Ordnungsmäßigkeiten (ORG - GBl. I S. 101) eingeleitet, da Sie am 15.2.86 eine Ordnungswidrigkeit dadurch begangen haben sollen, daß Sie, indem Sie durch mangelnde Umsicht (Sie unterließen es als WO unverzüglich Maßnahmen zur Feststellung des Brandortes einzuleiten und veranlaßten nicht die Löschwasserversorgung) die Brandbekämpfung auf MS "Mansfeld" verzögerten.

Ordnungswidrigkeit nach § 2 Abs. 1 und § 3 Abs.1 i.V.m. § 27 Abs. 1 Buchst. a) der SeeVO vom 19.10.78 (GBl.sDr.Nr. 893)

Gemäß §30 Abs 1 ORG wird Ihnen Gelegenheit gegeben, binnen schriftlich bis zum 30.6.86 oder mündlich am 30.6.86 Stellung zu nehmen; die mündliche Aussprache ist in Zimmer 214 des [illegible] Seefahrtsamt der DDR angesetzt.
2500 Rostock, Patriotischer Weg 120
(Plattenbau Ecke Neue Werderstr.)

Es wird darauf hingewiesen, daß gemäß §30 Abs 3 ORG das Ordnungsstrafverfahren auch dann durchgeführt werden kann, wenn Sie die Möglichkeit zur Äußerung oder Stellungnahme nicht wahrnehmen.

Sollten Sie die eingeräumte Möglichkeit zur mündlichen Stellungnahme wahrnehmen wollen und zu o.g. Termin verhindert sein, bitten wir Ihrerseits um eine schriftliche oder telefonische Mitteilung (App. 303/2384) zur Vereinbarung eines neuen Termins.

i.A.
Koch
Abteilungsleiter Seerecht und internationale Arbeit

Ereignisse auf der MANSFELD. Einmal war ein Besatzungsmitglied der MANSFELD dabei anwesend, der die Katastrophe hautnah miterlebt hatte. Auf seine Anfrage, ob der Referent dabei gewesen wäre, da dieser sehr überzeugend die Fehlleistungen der Besatzung hervorgehoben habe, wurde dieser ganz still und unser Besatzungsmitglied erläuterte die wahren Gegebenheiten während des Seenotfalls mit allen Unzulänglichkeiten, aber auch mit den herausragenden Leistungen aller daran Beteiligten. So können oftmals Außenstehende nur aus Unterlagen zitierend nicht zu einer realen Aufarbeitung beitragen und verhindern dadurch die objektive Fehleranalyse entscheidend.

Die Monate nach dem Seeunfall waren schon nicht ganz einfach. Man hatte das „System" wieder einmal so richtig am eigenen Leibe zu spüren bekommen. Wir Rostocker Seefahrer wussten „was Sache war" und wie abhängig wir von kaum zu beeinflussenden Maßregelungen waren. Alles hing mit unserem Seefahrtsbuch zusammen. Wer sich nicht einigermaßen „linientreu" verhielt, hatte verloren. Der Sichtvermerk war futsch und man konnte die Seefahrt an den Nagel hängen.

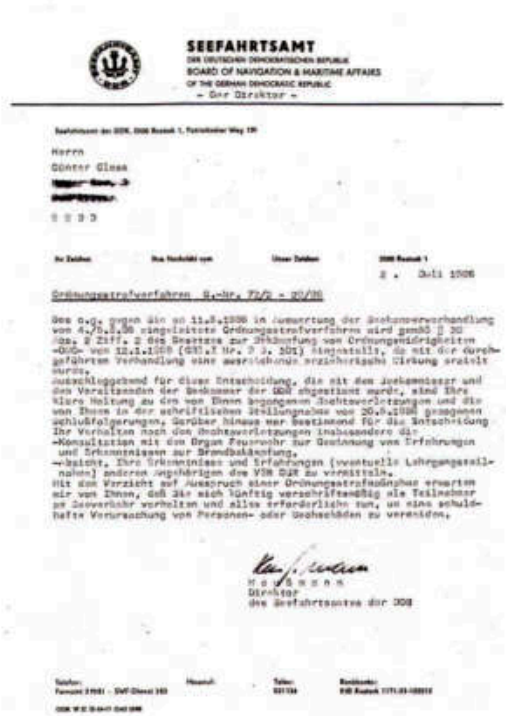
Die letzten Zeilen des damaligen Berichts in den BORDGESCHICHTEN IX sind heute noch genau so aktuell und ich möchte sie kurz nochmals in Erinnerung rufen:

„Vieles hätte bei der MANSFELD-Katastrophe besser ablaufen und so manches vermieden werden können. Angefangen von der Schiffskonstruktion (keine Steckdosen unter den Wasserauffangwannen der Bullaugen) über Schiffssicherheitsrundgänge und Kontrollgänge zum Verschlusszustand (Feststellung des offenen Bullauges), die Ursachenforschung des Stromausfalles beim Frühstück bis hin zur Koordinierung und Evakuierung (ein kontrollierterer Ablauf nach besseren Auswahlkriterien). Ja, hätte! Mit „hätte" kann man nach fast einem Vierteljahrhundert gut argumentieren, doch nur wer selbst eine solche Situation durchlebt hat, weiß genau: Theorie und Praxis sind grundverschieden und Lehrbuchsituationen gab es nie und wird es bei der Seefahrt niemals geben. Letztlich „hätte" auch alles noch bedeutend schlimmer enden und dann keiner diesen Bericht mehr schreiben können."

Nach der politischen Wende fanden diese Zeiten zum Glück ein Ende, und die SED-Kreisleitung konnte uns nichts mehr vorschreiben. Es gingen aber auch die angenehmen Zeiten unserer Seefahrt verloren, die geprägt waren von Kameradschaft, Freundschaft, Zusammengehörigkeit und Verbundenheit mit „meinem Schiff". Daran, dass die Kammer-Türen immer offen standen (außer zu den Ruhezeiten), zeigte sich das Vertrauen der Besatzung untereinander. Manch einer könnte nun denken: „Oh je, die ewig Gestrigen sind immer noch da", aber so war's nun mal damals auf vielen DSR-Schiffen.

Abschließend kann vielleicht noch gesagt werden, dass ein Unfall immer noch „ein plötzliches, von außen eintretendes Ereignis" ist. Bei solchen plötzlichen Vorkommnissen muss

schnell gehandelt werden und Fehler können sich einschleichen. Deshalb sind natürlich auch Auswertungen nötig, bei denen auf sachlicher Grundlage etwaige Mängel aufgedeckt und Schlussfolgerungen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle gefunden werden sollen. Die „ideologische Bewertung" war bis 1990 der wichtigste Bestandteil dieser Aufarbeitung, sollte aber bei solchen Fällen keine Rolle spielen. Im konkreten Fall MANSFELD wussten wir beizeiten und auch ohne die Seekammer, was wir hätten anders machen können. Bei Alarmanzeige auf der Brückenkonsole sollte sofort der Feueralarm ausgelöst werden, was aber auch danach in der Praxis nicht realisiert wurde. Die Anforderung von Löschwasser blieb auch in Zukunft problematisch, da die Maschine im Seebetrieb im Brennstoff-Sparmodus gefahren wurde und somit die Feuerlöschpumpe nicht lediglich per Knopfdruck angestellt werden konnte. Das ist die Zwangslage zwischen Theorie und Praxis, in die der Seemann immer wieder gedrängt wurde. Die Aussage, wenn wir nur „Dienst nach Vorschrift machen, könnten wir manchmal gar nicht auslaufen", besaß ihre volle Berechtigung. Es musste stets ein vertretbarer Kompromiss zwischen Theorie und Praxis getroffen werden. Eine herausragende Eigenschaft der Rostocker Seeleute, diesen Widerspruch in sich irgendwie zu meistern und trotzdem eine sichere Seefahrt zu gewährleisten.



SEEFAHRTSAMT
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
BOARD OF NAVIGATION & MARITIME AFFAIRS
OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC
– Der Direktor –

Herrn
Günter Glaa

2 . Juli 1986

Ordnungsstrafverfahren

Heute ist das alles etwas anders, die Technik ist weiter ausgereift und viele Abläufe sind automatisiert. Leider verliert dabei die ursprüngliche Arbeit des Nautikers weiter an Bedeutung. Wer kann heute noch den Sextanten bedienen und per Hand die Standlinien berechnen? Es war doch immer ein Erlebnis, wenn sich alle Nautiker in der 4-8 Wache zum Sonnenuntergang auf der Brücke einfanden und Sterne schossen. Die Arbeit mit Seekarten (Berichtigung, Kurse einzeichnen) war zwar aufwendig, aber doch sehr interessant. Auf selbst gezeichnete Wetterkarten entsprechend der vom Funkoffizier gelieferten Schlüssel-Zahlen will ich gar nicht erst eingehen. Die Seemannschaft, wie wir sie gelernt haben, verliert ebenfalls weiter an Bedeutung. Ein paar Knoten, das Spleißen und Grundsätzliches der Arbeit an Deck sollte der Seemann aber auch heute noch beherrschen. Die Zeit der „ideologische Rückendeckung" durch die überflüssigen Genossen des MfS sowie der Partei in der verschlossenen 5. Etage der „Faultierfarm" (Verwaltungsgebäude der DSR) ist zum Glück vorbei. Hatten sie etwas zu verbergen oder sogar Angst vor uns und mussten sich deshalb einschließen? Sie waren mit „Augen und Ohren" ständig an Bord präsent und bekundeten ihre „revolutionäre Wachsamkeit" noch unter dem letzten Lukendeckel. Ohne ihre Einflussnahme und Befürwortung konnte leider niemand erfolgreich die Laufbahn zum Erwerb des Nautischen-, Technischen- oder Funk-Patents einschlagen.

Der gesellschaftliche Umbruch brachte für den DDR-Seemann etwas Erfreuliches, Fruchtbares, nämlich dass diese Genossen nichts mehr zu sagen hatten. Das nutzte aber der Mehrzahl von uns überhaupt nichts, denn viele Seeleute wurden ausgemustert und durften die sogenannte „neue Freiheit" in ihrem Beruf nicht mehr erleben.

Wolf A. Kaiser

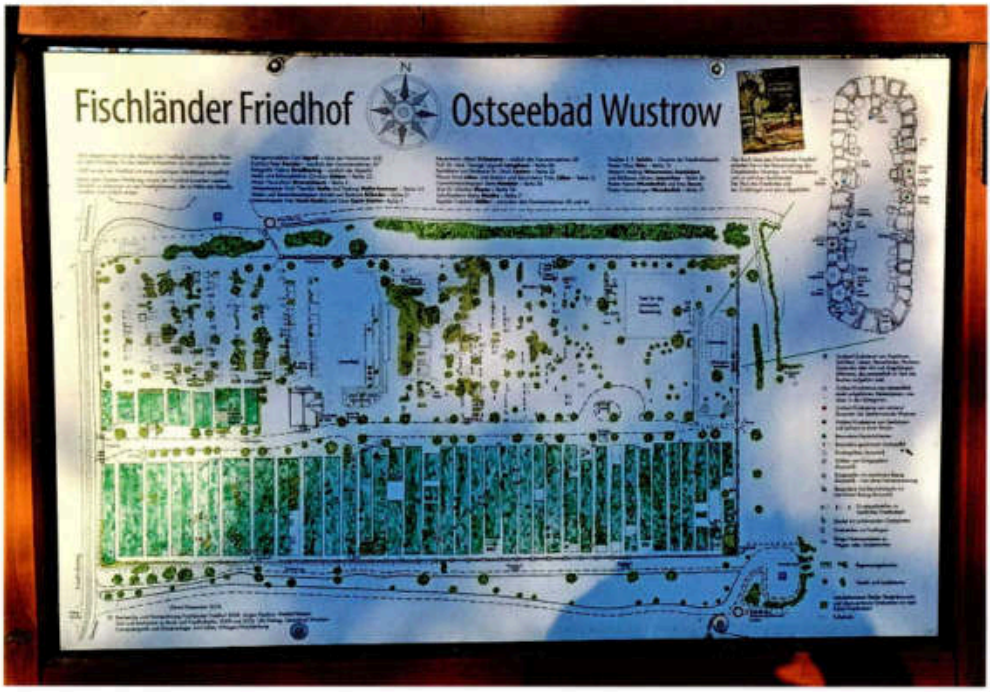
Gedanken auf Gottes Acker

Ich gehe zwischen Mahnmalen, liebevoll arrangierten, verfallenen, aufgegebenen, sorgfältig gepflegten, und passiere auch Rudimente einstiger Grabstellen, zur Seite gestellte Grabsteine, deren Zeit abgelaufen ist.
Ich aber lebe! Inhaliere tief die würzige Luft der Kiefern und Eiben, die scheinbar gerade des Wassers ermangeln. Fast kann ich das Verlangen nach frischem Wasser nachempfinden. Es ist Hochsommer in Wustrow und nicht nur hier hat es nicht geregnet. Dafür umschwirren mich aberhunderte Mücken, auch sie scheinen Durst zu haben.
Ich genieße die Sonnenstrahlen und die Ruhe – durch die eigentlich störenden Nebengeräusche fast schon eine betonte Ruhe, die natürliche Stille eines sonst so friedlichen Ortes, heute untermalt vom Kläffen eines Hundes in der Ferne und den schwachen Autogeräuschen von der Durchgangsstraße – des Friedhofs im Ostseebad Wustrow.

Wustrow – einstige Wiege Fischländer Seefahrer, die in die Welt fuhren, sich auf Schiffen Hamburgs, Rostocks, Stettins und anderswo verdingten. In Friedenszeiten, in Kriegszeiten. Sie verstanden was von Navigation, von der Freiheit der Hohen See, von Regeln der Navigation, dem Steuern ihres vom Wind angetrieben schwimmenden Transportbehälters, dem Anführen einer kleinen Besatzung und vom einträglichen Geschäft mit Gütern hauptsächlich aus dieser Gegend, dem Fischland, der Ostsee.
Dies war das Dorf, in dem eine der ältesten Navigationsschulen Deutschlands den Ursprung für die seemännische Kunst des Führens eines Bootes oder Schiffes in diesem Landstrich legte. Auch ich studierte hier, erwarb erste Meriten an dieser Schule. Paukte Seerecht, Mathe, Physik und Ozeanografie, Sprachen und Elektrotechnik. Verfluchte die Fächer, verdammte meinen Entschluss, zu studieren, nahm den Fluch aber wieder zurück und machte die Pauker dafür verantwortlich. Die hatten Schuld, nur die! Waren schuld an dem schiefen Segen, der über meiner Bude hing.
Heute weiß ich es besser. Ich bin geläutert – etwa weise geworden? Nein, nicht wirklich. Denn schon damals haben wir es alle gewusst: Die Ausbildung, die wir hier erhielten (ein Stipendium gab es obendrauf!), verhalf uns zu ‚Höherem'. Sie war gut, diese Schule und nicht nur, weil sie die einzige in unserem Lande war. Dank des Konzeptes, dank der staatlichen Unterstützung und dank des Fachpersonals, hier und auch der ihr verbundenen in Warnemünde.



Nun liegen sie hier. Bestattet, begraben, eingeäschert, versammelt in trauter, stiller Runde. Die Kapitäne, Steuerleute, Seeleute, Maschinisten und Funker – vereint mit ihren Lehrern, Ausbildern, Doktoren, gar Professoren – auf ihrer letzten Reise, die sie antraten, antreten mussten und manchmal wohl auch wollten. Manche noch jung an Jahren, andere erst im hohen Alter, alle trafen sich hier wieder, wurden ein letztes Mal aufgebahrt, ihrer wurde gedacht, sie wurden beweint und betrauert.
Die in so vielen Jahren gesammelte Lebenserfahrung, ihr großer Respekt vor der See, das ewige Arrangieren mit den Gewalten entfesselter Natur und ihre nie endende Liebe zum heimatlichen Ankerplatz und zur Familie ruhen nun an diesem Ort.



Dieser Ort besitzt eine gewisse Magie. Er übt einen Reiz auf mich aus, hier eintauchen zu wollen, zu fragen, nachzuforschen, noch mehr zu wissen, zu erfahren von all den unerzählten Geschichten, den Schicksalen dieser unbekannten, ungekannten Gefährten meines Metiers. Was haben sie dulden, was aushalten müssen, wie entschieden, wovon ließen sie sich leiten und, und, und …

Sie nährten Familien, waren besorgt um das Fortbestehen ihres Berufsstandes, kümmerten sich um das Wohlergehen ihrer Gemeinde, ihres einzigen festen Ankerplatzes an Land. Die Frau gab Rückhalt, die Kinder staunten mit großen Augen ängstlich den fremden Mann an, der müde den Katen nach monatelanger Abwesenheit betrat. Doch er lachte, freute sich, endlich seine Gören wieder zu sehen. Die Kinder ahnten: Das muss ein besonderer, ein guter Mensch sein, den Muttern gerade so herzlich umarmte. Weinte sie etwa dabei? – Vater war zurück!

In diesem Dörflein sammelten Fahrensleute Kräfte und nährten Hoffnung, fanden Liebe und Ruhe. An diesen Ort kehrten sie immer und gern zurück, das war Zuhause, und es war, warum sie ausfuhren – um zurückkehren zu können.

Immer noch sind und werden sie geachtet – von Ihresgleichen, die noch leben, von uns, die wir manche von ihnen kennenlernen durften, bewundert von völlig Fremden, denen allein das Wort ‚Kapitän' oder ‚Steuermann' von magischer Bedeutung ist, mitfühlend besucht von Freunden und Gefährten und immer noch still beweint von ihren Lieben, die zurückblieben. Ich gehe durch die engen Reihen der Mahnmale und lasse meine Gedanken in die Ferne schweifen.

Und ich verneige mich. Vor Euch, Kameraden, Weggefährten, Kollegen und für immer Unbekannten gleichen Berufsstandes.

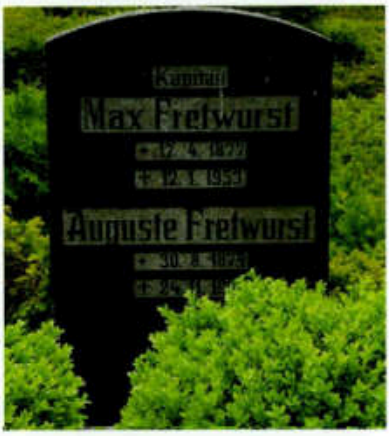
In hoher Achtung und voller Respekt vor Eurem Mut, dem Geleisteten, unerhörter Waghalsigkeit, Risikobereitschaft, Erfahrung und den daraus resultierenden Erfolgen.

Ruhet in Frieden, Freunde, Kameraden!




Gedenkstätte
Kapt. Tönnies Permien
Frieda Permien
geb. Hauer
Lisa Permien
geb. Mischke
Kapt. Ernst Permien




Max Fretwurst
Auguste Fretwurst


Hier ruht in Gott
E. Schütz
Director der Navigationsschule
geb. 5. Novbr. 1821.
16. Novbr. 1880.


Walter Homburg
1885 – 1977
Marie Homburg
geb. Schmieter


Adolf Klose
Frieda Klose
geb. Kasdorf


Fritz Peleikis
Elisabeth Peleikis
geb. Pietsch


Hier ruhen in Frieden
Kapitän
Albert Jörck
geb. 9. 11. 1888
gest. 27. 7. 1962
Magda Jörck
geb. Permien




Kapitän
Carl Dannehl
geb. 19. 11. 1870
gest. 31. 1. 1952
Alice Dannehl
geb. Permien
geb. 26. 6. 1887






Kapitän
Erich Frehwurst
Elly Frehwurst




Ruhestätte
Kapitän
August Parow
geb. 6. 9. 85. gest. 3.1.55.
Frieda Parow
geb. Schünemann
geb. 21.4.87. gest. 20.7.66.
Irma Gaulke
geb. Parow
geb. 4.10.12. gest. 21.6.86.




Hier
ruhet in Gott
der Schiffsoffizier
Otto Stark
aus Wustrow.
* 16. April 1878.
† 27. März 1922.
ruhe seine Asche!


Dr. Manfred
Hessel
1924 – 2021


Margarete Schilling
4. 6. 1925 – 13. 4. 2009
Kapitän Dr. jur.
Rolf Schilling
6. 10. 1925 – 9. 6. 2009


Walter
Steinfatt
1900 – 1988
Marga
Steinfatt




libertas
ingenii




Kapitän
Hans-Joachim
Uhlich


Erinnerung ist die
Dankbarkeit des Herzens.
In Liebe zum Gedenken an
Hans-Ulrich Gravenhorst
Diplom Maler und Grafiker
Manika Gravenhorst


Hilgert
Kapitän Helmut 1933 -
Zum Gedenken
Familie Franz Niemann


Horst
Schaarschuh
Bernd
Schaarschuh


Dieter Lindau
* 23. 12. 1932
† 11. 10. 2000
Annelise Lindau
geb. Zeplien
* 26. 9. 1927
† 28. 4. 2002


geb. 11. Mai 1933
gest. 29. Februar 2020





Grabstätten von Lehrkräften der SFS Wustrow – IHS Warnemünde/Wustrow nach 1945

Herbert Schickedanz
1941 A6 in Wustrow, ab 1950 Stellvertreter/kommissarischer Direktor der Seefahrtschule, 1958 Kapitän
MS DRESDEN, danach auf den Ausbildungsschiffen HEINRICH HEINE; THEODOR KÖRNER, GEORG BÜCHNER

Gerhard Schirdewahn
Direktor der Seefahrtschule Wustrow 1953 bis 1964, Lehrer für Arbeitsrecht / Seerecht

Walter Steinfatt
Lehrer für Mathematik / Astronomische Navigation

Dr. Manfred Hessel
Lehrer/Dozent für Gesellschaftswissenschaft

Dr. jur. Rolf Schilling
Kapitän, Lehrer/Dozent für Navigation, Seemannschaft, Seerecht

Dr. Rolf Günther
Lehrer/Dozent für Deutsch

Walter Wipper
Lehrer/Dozent für Hören/Geben, Funkbetriebskunde (1955 – 1984)

Hans-Joachim Ulich
Lehrer/Dozent für Navigation

Horst Schaarschuh
Dozent für Algebra und Navigation

Jürgen Dabels
Lehrer/Dozent für Sport und Englisch

Hans Ulrich Gravenhorst
Maler und Grafiker mit Atelier im Turm der SFS, Dozent für Kunst

Helmut Hilgert
Dozent für Navigation und Seerecht

Dieter Lindau
Dozent für Physik
Annelise Lindau
Dozentin für Deutsch

Dr. Joachim Böhme
Dozent für Mathematik

Prof. Dr. Siegfried Heß
Dozent für Gesellschaftswissenschaften

Kurt-Werner Langer

Die Kiste

Das MS FRIEDEN fuhr in den 70er-Jahren in der Relation China/Fernost und lief regelmäßig chinesische Häfen zum Laden oder Löschen an, in denen Hein Seemann verschiedene Souvenirs einkaufen konnte. Das Angebot in den chinesischen Ausländershops war sehr gut. Man konnte in jenen Zeiten sogar noch echte Elfenbeinschnitzereien kaufen und nicht wie wenige Jahre später nur noch solche aus Fischbein.
Über die Mitbringsel von Seeleuten der DSR ist schon an anderer Stelle geschrieben worden. Vieles würde sich der Mensch heute gar nicht mehr kaufen, selbst wenn er es sich leisten könnte. Bei einem der ausgesuchtesten Souvenirs jener Tage aus China handelte es sich um kunstvoll geschnitzte Truhen. Sie stellten als Blickfang einfach etwas dar, wenn sie im Eingangsbereich der Wohnungen standen, sofern nicht gerade mit einer Fahne voranstürmende Kämpfer der Volksbefreiungsarmee darauf dargestellt waren.
Wie sollte Hein Seemann nun diese Truhen kostengünstig am heimischen Zoll vorbei bekommen, das war die große Frage. Immerhin besaßen sie auch in Shanghai oder Hongkong ihren Preis und die Staatsorgane hätten sie nicht unbesehen passieren lassen. Hier blieb es dem I. Ingenieur des MS FRIEDEN überlassen, Vorreiter für alle anderen Seeleute zu werden. Um sich Kosten und Umstände zu ersparen, führte er auf dem Zollzettel statt einer geschnitzten Truhe einfach „eine Kiste" auf. Das erregte bei den Zollbehörden keinen Argwohn und so wurde seine Kiste preisgünstig und ohne viel Aufhebens eingeführt. Sie wurde keiner weitergehenden Besichtigung unterworfen.
Allerdings hatte diese Umbenennung nebenher noch einen anderen Effekt. Der I. Ingenieur wurde von jetzt ab nur noch „Kiste" gerufen. Das ist bis zum heutigen Tag so geblieben, und wenn man sich mit seinen ehemaligen Kollegen unterhält und das Wort „Kiste" fällt, dann weiß ein jeder, wer gemeint ist. So ähnlich mag wohl auch manch anderer Seemann ganz überraschend zu seinem Spitznamen gekommen sein. Jedenfalls löst die Story um diese Namensgebung herum immer wieder ein Schmunzeln aus, wenn man sich in froher Runde ihrer erinnert.

A. C. Marnau

Ökelnamen bei der DSR

Im Jahre 2021 erschien von Wolfgang Steusloff ein maritim-volkskundliches Wörterbuch „SEEMANNSJARGON in der Rostocker Handelsschifffahrt und Hochseefischerei 1950–1990". Im Abschnitt „Individuelle Übernamen" werden eine Reihe Spitz- oder Ökelnamen von Seeleuten mit einer herrührenden Begründung aufgeführt. Weil der Verfasser dieses Wörterbuches über jede weitere inhaltliche Ergänzung erfreut wäre und solche – selbstverständlich mit korrekter Quellenangabe – gerne in die Wortschatzsammlung aufnimmt, könnte dieser spezielle Beitrag nicht nur für die BORDGESCHICHTEN eine Bereicherung sein. Im Folgenden teilt Heinz-Jürgen Marnau seine ganz persönlichen Erfahrungen zum Thema mit.

Im deutschsprachigen Raum sind Ökel- bzw. Spitznamen seit dem 17. Jahrhundert im Sinne von Über-, Ulk- oder Necknamen bekannt.
Diese Spitznamen können sich auf bestimmte äußere Merkmale einer Person oder seines vom Üblichen abweichenden eigenen Verhaltens beziehen. Kaum ist zu ergründen, wie sie

Käpt'n Pudelmütz: Kpt. S. (DSR, AsAm), der oft eine gestrickte Pudelmütze trug

Kannibale, der: Kpt. L. (DSR, AsAm) nachdem er an einem Grillabend an Bord, als er sich unbeobachtet glaubte, ein eingelegtes rohes Steak verzehrte (→ der Bauer, → Fress-Harry)

Kanonen-Frank: Chief F. (FIKO, ROS 213 „Halle"), ein Waffenliebhaber, der an Bord Pistolen-Nachbildungen bastelte und erprobte

Keule K.: Kpt. K. (DSR, AsAm) aus Sachsen, zuvor beruflich Bergmann

Klofeld: Plumber / Klempner K. (DSR, TMS „Fritz Heckert") seit seiner anschließenden politischen SED-Karriere

Kröten-Hermann: Naut. Offizier W. (DSR, Afrika – u. Fruchtschifffahrt), brachte von Landgängen Kröten, Skorpione u. a. Tiere an Bord

Kuhtöter, der: Kpt. E. (DSR, AsAm) seit einer Böschungskollision im Nord-Ostsee-Kanal, bei der vom fallenden Anker eine Kuh erschlagen wurde

Kuller-Paul: Maschinenhelfer T. (DSR, AsAm) nach seiner kleinen und rundlichen Figur

Latex-Erwin: Bootsmann W. (DSR, AsAm), der die Aufbauten des MS „Rostock" mit Latex-Farbe malen ließ – das negative Ergebnis sorgte für Spott

Manöver-F.: Kpt. F. (2) aufgrund übermäßig veranlasster Sicherheitsübungen (Sicherheitsmanöver, → Rollenschwoof) u. zur Unterscheidung von Kpt. F. (1) → Fress-F.

entstanden sind und wer der eigentliche Namensgeber ist. Meist entstehen sie zufällig, sind zutreffend und finden im Umfeld des Betroffenen großen Anklang. Meist ist es sehr schwer oder fast unmöglich, einen einmal „verpassten" Spitznamen wieder los zu werden. Aus eigener Erfahrung kann auch der Autor davon berichten.

Im höheren Alter ist es nicht ungewöhnlich, dass manchmal Vor- und Nachnamen von einigen Berufskollegen schon vergessen sind. Aber an bestimmte Spitznamen kann man sich meist noch sehr gut erinnern. Seeleute wissen, dass sich in fast jeder Besatzung ein oder mehrere „Spaßvögel" befanden, die zum Gaudi der gesamten „Gang" sowohl an Bord oder beim Landgang gerne ihre „Possen" trieben.Daran soll hiermit erinnert werden.

Wie allgemein üblich, stellten sich die neu an Bord gemusterte Seeleute mit Vor- und Nachnamen vor. Problematisch wurde es, wenn es bereits gleiche Vor-, manchmal auch Nachnamen, in der Heuerliste gab. Aber „Hein Seemann", immer pfiffig, wusste stets Abhilfe.
So erhielt ein Maschinen-Assistent (Assi) auf dem DS ROSTOCK fix den Ökelnamen „Socke", weil er seine penetrant „duftenden" Arbeitssocken übermäßig lange in der Pütz im Waschraum weichen ließ.
Ein Wachingenieur hieß „Lügenbaron". Jedes neue Mitglied der Maschinen-Crew musste geduldig zuhören, wenn er seine tollen Erlebnisse in der Kriegsmarine zum Besten gab. Höhepunkt war immer folgende Story: Am Fahrstand mit angewinkeltem Arm stehend konnte er nur noch sehen wie eine Granate durchzischte, den Maschinenraum durchquerte und dann die Bordwand durchschlug. Da nicht genügend Material zur Minderung des Wassereinbruchs bereit stand, musste er seinen Achtersteven gegen das Leck drücken. Bis zum Anlegen im Hafen konnte das Problem unter Kontrolle gehalten werden. Leider drangen beim Anlegen im Nothafen einige Holzsplitter der Dalben in den Hintern ein. Kriegsverwundung der besonderen Art. Toll!

Zu den Altvorderen der technischen Schiffsoffiziere zählte auch ein bestimmter flottenbekannter Chief, der ein sehr strenges Regime führte. Ordnung, Sicherheit und gediegene handwerkliche Arbeit standen an erster Stelle. Aber er konnte auch sehr heftig schimpfen. Ob er selbst seinen Ökelnamen „Blubberbacke" kannte?
Wie alle anderen Assis auch, musste der Autor vor Schulbesuch seine gesetzlich vorgeschriebene Fahrtzeit auf Motorschiffen ableisten. Von dem damaligen Kümo 500, OST-SEEBAD WUSTROW, sind mir noch zwei Spitznamen in bester Erinnerung geblieben. Ein Matrose namens „Schedder" stimmte schön und laut beim Toilettengang fröhliche Lieder an. Der Koch, genannt „Keule", war als bereits zum Küchenmeister qualifizierter Fachmann ein besonders geschätztes Besatzungsmitglied. „Keule" fand den Begriff „kochen" sehr vulgär, denn er zauberte sehr viele Gerichte mit französischem Namen auf die Back, die wir gar

nicht richtig aussprechen konnten. Aber alles schmeckte phantastisch. Gerne wollte er auf die Frage. „Na, Jungs, schmeckt's?", ein Lob hören. Wenn niemand, wie üblich, antwortete, zog er sich beleidigt in die Kombüse zurück.
Mehrere Jahre war der Autor auf dem Massengutschiff ESPENHAIN im Einsatz gewesen. Von den nautischen Offizieren ist einer mit dem zutreffenden Spitznamen „Speiche" besonders im Gedächtnis geblieben. Er war recht groß gewachsen, fast spindeldürr und ständig hungrig, später durstig.
Maschinen-Assistent „Don Ernesto" hatte einen sorgsam gepflegten Oberlippenbart und beim Landgang streng nach hinten gekämmtes glänzendes Haar. Eben ein echter spanischer Edelmann.
In den 60er-Jahren waren in der DSR-Flotte zwei als Köche gemusterte Brüder sehr bekannt. Zur besseren Unterscheidung hieß der eine „Suppen-", der andere „Bouletten-Lorbas". Der Erstere konnte ganz hervorragend schmeckende Vorsuppen kochen. Sein Bruder, mit dem der Autor auf dem ersten Frucht- und Kühlschiff der DSR, FRITZ REUTER, tätig war, drehte, damit es sich auch lohnte, gleich mehrere Schweine- und Rindfleischhälften durch den Fleischwolf. Dann gab es morgens Bouletten, mittags Hackbraten und abends Königsberger Klopse oder umgekehrt. Wurde der Fleischwolf angefahren, begann in der Besatzung das große Rätselraten über die Reihenfolge dieser Gerichte. Aber, das muss hier ausdrücklich betont werden, es hat immer prima geschmeckt.
Bei einem Urlaub in einer thüringischen Stadt traf der Autor ganz zufällig diesen ehemaligen Fahrensmann. Grübel, grübel, grübel. Dann fiel der Name wieder ein: „Bouletten-Lorbas". Aber herzlich begrüßt habe ich ihn natürlich mit „Herr Lorbas".
Noch heute ist der Autor sehr betrübt, wenn er an die auf See gebliebenen Besatzungsmitglieder der ehemaligen DSR-Flotte denkt. Dazu zählt auch ein Seemann, der leider beim Untergang des Tankers BÖHLEN sein Leben verloren hat. Seine ersten Seebeine wuchsen ihm auf der ESPENHAIN, wo er als Motorenhelfer gemustert war. Von Beruf Rohrschlosser, handwerklich gut ausgebildet, strebsam, umsichtig und fleißig. Nur seine Körperproportionen harmonierten nicht. Er sah immer sehr „schlaksig" aus. Es dauerte nicht lange und ein Schalk hatte einen Spitznamen, nämlich „Hamlet", für ihn gefunden. Ausgerechnet der strahlend schöne, jugendliche Prinz aus dem gleichnamigen Theaterstück von William Shakespeare musste für ihn herhalten. Gutmütig von Natur, wurde er oft mittels der vom Storekeeper fix angefertigten Messing-Ringe mit einer hübschen Stewardess „verlobt". Diese war selbstverständlich vorher eingeweiht worden und machte dann bereitwillig den Jux mit. Ein derartiges Ereignis musste natürlich mit einigen kräftigen Schlückchen auf Rechnung des Verlobten gefeiert werden. „Hamlet" war glücklich, dass er auch einmal im Mittelpunkt stand.
Viele Leser dieses Beitrages werden sich wahrscheinlich noch schmunzelnd an Bekannte, Freunde und Arbeitskollegen erinnern, die meist gegen ihren Willen von ein paar Witzbolden ebenfalls einen Spitznamen „verpasst" bekommen haben. Wer kennt noch Chief „Kutusow", der wegen einer Augenkrankheit manchmal eine Klappe trug und damit dem Bild des bekannten Generalfeldmarschalls der russischen Armee ähnelte? Ein in der Kümo-Flotte lange Jahre eingesetzter, sehr sangesfreudiger Kapitän ertrug mit Fassung den Ökelnamen „Caruso".

Aus meinem eigenen Erleben: Zu Beginn der Lehrausbildung zum Maschinenschlosser im Jahre 1951 auf der damaligen Warnow-Werft in Warnemünde waren sehr viele der neu eingestellten „Stifte" im Barackenlager Progewa (Klein-Texas) untergebracht. Auf den mit zwölf Jungen belegten Zimmern gab es natürlich auch mehrere mit dem Vornamen Heinz oder Jürgen – der meine Heinz-Jürgen. Ein Dussel aus dem Berliner Raum tönte laut: „Da wer'n

wir dir ma enfach ‚Atze' nennen!" Tosender Beifall. Keinesfalls davon begeistert, versuchte der Autor den Schreihals zu verprügeln.
Das war sicherlich das Verkehrteste, was ich machen konnte, darüber Ärger zu zeigen. Das regte leider nur zur Wiederholung an. Trotz vieler Proteste und Versuche, diesen Spitznamen wieder los zu werden, blieb keine Alternative übrig, als zu resignieren. Denn egal, wo der Autor „aufkreuzte", immer gab es jemand, der sich freute, „Atze" wieder begrüßen zu können. Heute stört es nicht, wenn die Enkel und Urenkel freudig auf „Opa Atze" zugelaufen kommen.
Wenig tröstlich war es, dass in der Flotte der Anfangsjahre ein Nautischer Offizier, dann Kapitän und ein Matrose, dann Boots- bzw. Pumpenmann den gleichen Ökelnamen trugen. Sicherlich gab es noch mehr Seeleute, die besser unter ihrem Spitz- als unter ihrem Vornamen bekannt waren. Noch heute erhält der Autor manchmal Post, die an Herrn Atze Marnau adressiert ist. Nach nunmehr erfolglosen Jahrzehnten wird nicht mehr protestiert.
Zeichnet der Autor aus Jux, wie über dem Titel dieses Textes lesbar, mit A.C., sagen einige Fachkollegen: „Jetzt erst weiß ich, dass du richtig mit Vornamen ‚Adolf-Carl' heißt und daraus dein Ökelname entstanden ist." Sei es so!

Leider dürfen heutzutage aus datenschutzrechtlichen Gründen und daraus resultierenden Befürchtungen vor klagewütigen Nachkommen keine Familiennamen ohne persönliche, möglichst schriftliche Zustimmung genannt werden, auch, wenn nur durchaus Positives berichtet werden soll. Das ist schade und keinesfalls hilfreich bei einer vielleicht späteren maritimen geschichtlichen Aufarbeitung des ungewöhnlich schwierigen Aufbaus einer international bedeutsamen Universalreederei in Rostock, der Deutschen Seereederei.

Oskar Pohl

Der Schiffskoch vom MS ERFURT

Auch der Seehafen Rostock hatte seinen „Hauptmann von Köpenick" oder auch „Felix Krull" in seinen Anfangsjahren vorzuweisen. In unserem Falle hieß der Hochstapler Heinrich Krause (Name von mir geändert) und war (angeblich) der Schiffskoch vom MS ERFURT. Das Schiff hatte vor kurzem, aus Fern-Ost kommend, unseren Hafen zum Löschen und Laden angelaufen und danach wieder in Richtung Hamburg verlassen.

Kurz nach dem Auslaufen von MS ERFURT, es müsste 1963 oder 1964 gewesen sein, erhielt ich (damals Haupttechnologe des Seehafens – Red.) einen Anruf meines Kollegen Karl-Heinz T., damals Leiter der Abteilung Arbeit: „Bei dir ist doch noch eine Planstelle als Normer frei. Ich hätte hier einen passenden Bewerber, junger Mann, aufgeschlossen, als Koch bei der DSR zur See gefahren, jetzt von MS ERFURT abgestiegen und muss aus persönlichen Gründen an Land bleiben. Dr. R. (damals der für die Häfen und die DSR zuständige Hauptabteilungsleiter im Verkehrsministerium) hat mit mir gesprochen. Er kennt ihn persönlich und hat mich gebeten, ihn bei uns auf einer geeigneten Arbeitsstelle unterzubringen. Wenn du ihn haben willst, schicken ich in dir gleich rüber, er sitzt noch bei mir im Büro." Ich stimmte zu. Gemeinsam mit meinem zuständigen Abteilungsleiter Herbert Sch. führte ich dann ein Gespräch mit Heinrich Krause und erläuterte ihm das Aufgabengebiet eines Normers bei uns im Hafen. Er zeigte offenkundiges Interesse an der angebotenen Tätigkeit, stellte dazu einige sachkundige Fragen und versicherte uns, dass er sich den Anforderungen eines solchen Arbeitsgebietes durchaus gewachsen fühle. Mit dem vorgesehenen Gehalt war

er einverstanden. Jedenfalls machte er auf uns einen guten Eindruck, sodass wir seiner Einstellung als Normer zustimmten. Es war damals noch eine etwas wilde Zeit. Der Hafen wuchs beständig in einem schnellen Tempo, sowohl bei den baulichen Anlagen und den Ausrüstungen als auch bei der Zahl der Beschäftigten. Dass es bei so einer schnellen Entwicklung auch mal zu Fehlern und Fehleinschätzungen kam, war nicht verwunderlich. Das galt natürlich besonders für den Personalbereich. Eine simple telefonische Nachfrage bei der Personalabteilung der DSR hätte sofort ergeben, dass es einen Koch mit diesem Namen weder auf dem MS ERFURT noch auf einem anderen Schiff gab und unser neuer Normer die hohe See nie von einem Schiff der DSR aus gesehen haben konnte!

Wochen später, als sich bereits die Kriminalpolizei um unseren Schiffskoch kümmerte, haben Herbert Sch. und ich nochmals recherchiert und uns auf folgendes Szenario geeinigt, welches mit hoher Wahrscheinlichkeit den tatsächlichen Abläufen zugrunde lag:
Heinrich war wohl ein wenig überstürzt und fluchtartig aus seiner thüringischen oder sächsisch-anhaltinischen Heimat nach Rostock gekommen. Durch Zufall stieß er in einer Kneipe auf eine Gruppe junger Männer, die ein kleines Zechgelage veranstalteten. Es waren Besatzungsmitglieder vom MS ERFURT, die gerade abgemustert hatten, um ihren wohlverdienten Urlaub anzutreten. Die nahmen ihn am Abend mit in den „Internationalen Klub der Seeleute", wo weiter gezecht wurde. Im Klub gab es neben dem Restaurant und weiteren Klubräumen auch ein paar Gästezimmer, wo Seeleute zu zivilen Preisen übernachten konnten, wenn sie für kurze Zeit in Rostock bleiben mussten.
Diese Übernachtungsmöglichkeit nutzte auch unser Hauptabteilungsleiter Dr. R. und so sind sich die beiden dort begegnet. Für Heinrich brachte der Tag bis zu der schicksalhaften Begegnung mit Dr. R. wichtige Ergebnisse. Er erfuhr von den Seeleuten so viel über das MS ERFURT und das Leben auf ihm auf der langen Fern-Ost-Reise, dass er dem Dr. R. seine Zugehörigkeit als Koch der Schiffs-Crew überzeugend beibiegen konnte. Darüber hinaus war er wohl durch die Seeleute so ausreichend mit Westzigaretten ausgestattet worden, dass er den starken Raucher Dr. R. mittels der geschnorrten „Philipp Morris" und „Camel" als materiellem Argument von seiner Seemanns-Identität überzeugte. Mit welcher rührseligen Geschichte er den Dr. R. davon überzeugen konnte, dass er für einige Zeit in Rostock bleiben musste und kurzfristig eine Beschäftigung brauchte, konnten wir nicht ermitteln. Jedenfalls hat Dr. R. den Heinrich am nächsten Morgen in seinem Dienstwagen in den Hafen mitgenommen. Wie Heinrich ohne gültigen Ausweis zum Betreten des Hafens an der sonst sehr wachsamen Hafenpolizei vorbeigekommen ist, konnten wir uns nur damit erklären, dass Dr. R. ihn mit Hilfe seiner ministeriellen Autorität durchgebracht hat. Etwas im Dunkel geblieben ist auch, wann, wo und unter welchen Umständen Karl-Heinz T. in das Geschehen eingriff. Ob er schon am Vorabend im „Internationalen Klub der Seeleute" mit dabei war oder ob ihm erst am nächsten Tag Heinrich Krause durch Dr. R. zugeführt wurde. Meine mehr oder weniger marginale Rolle begann erst mit dem oben erwähnten Telefonanruf von Karl-Heinz T. Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt. Heinrich ist ein paar Tage lang pünktlich zum Dienst erschienen und hat sich vom Normer Werner W. geduldig einarbeiten lassen. Alles ohne irgendwelche Zwischenfälle. Nach etwa einer Woche wurde Heinrich Krause bei mir mit der Bitte vorstellig, ihm den im BKV vorgesehenen freien Tag für die eigene Hochzeit zu gewähren und darüber hinaus einen weiteren Urlaubstag im Vorgriff auf den von ihm zu erarbeitenden Urlaubsanspruch zu geben. Dieses Ansinnen verband er mit einer großzügigen Einladung unserer ganzen Abteilung zu seiner Hochzeit, die er in Warnemünde feiern wollte, weil dort die Frau als Kellnerin tätig war, die er zu ehelichen beabsichtigte. „Es war Liebe auf den ersten Blick!" erklärte er mir, als er mein sicher ziemlich deutlich gezeigtes Erstaunen bemerkte. Da die Hochzeit an einem Wochentag stattfinden sollte, konnte ich natürlich nicht

die ganze Abteilung freistellen. Also habe ich ihm den Urlaubstag auf Vorgriff genehmigt. Der BKV-Tag für die eigene Hochzeit unterlag sowieso nicht meiner Entscheidung und ich erlaubte auch, dass zwei Kollegen seiner Wahl zu seiner Hochzeit kommen konnten. Letzteres war sowieso notwendig, weil die kleine Delegation sowohl die ihm laut BKV zustehende Gratifikation als auch das Hochzeitsgeschenk der Abteilung überbringen musste. Ich konnte wegen irgendwelcher Termine nicht dabei sein. So glaubte ich, alles in trockenen Tüchern für unseren „Hochzeiter". War es aber nicht. Am Tag der Hochzeit wurde ich aus einer wichtigen Beratung herausgerufen, weil ich von einer staatlichen Behörde dringend am Telefon erwartet wurde. Es war die Beamtin des Standesamtes, von der sich unser „Felix Krull" trauen lassen wollte. Er konnte dem Standesamt keine Personaldokumente vorlegen und behauptete, dass sich die fraglichen Dokumente in seiner Aktentasche an seinem Arbeitsplatz befänden. Die Standesbeamtin wollte scheinbar menschlich-hilfreich handeln und nicht amtsschimmelig dastehen und bat mich als seinen Vorgesetzten, die Dokumente ausfindig zu machen und ihr daraus die für sie notwendigen Angaben zu übermitteln, damit sie die Trauung trotzdem vollziehen könne. Die Aktentasche war vorhanden, Dokumente darin aber nicht. Ich ließ von den anwesenden Kollegen das ganze Büro auf den Kopf stellen, aber Ausweispapiere waren nicht zu finden. Die Trauung hat dann doch stattgefunden, irgendwie mit der Hinterlegung einer Kaution und der schriftlichen und eidesstattlichen Versicherung des Brautpaares, die Dokumente nachzureichen. Ich weiß bis heute nicht, wie es Heinrich Krause gelingen konnte, die Standesbeamtin zu einem solchen Rechtsakt zu veranlassen, für den keine juristische Basis vorhanden war. Unsere beiden Abgesandten haben uns am nächsten Tag bestätigt, dass die Trauung vollzogen wurde, da sie dem behördlichen Akt beiwohnten. Dass die anschließende Hochzeitsfeier sehr intensiv war, sehr lange dauerte, der Alkoholkonsum sehr hoch und die Stimmung trotz der leichten Zeitverzögerung durch den leidigen Dokumentenzwischenfall (Scheinbar waren die blöden Kollegen im Hafen nicht in der Lage, die Dokumente zu finden!) überhaupt nicht beeinträchtigt war, brauchten uns die beiden eigentlich gar nicht zu berichten, denn es war ihnen deutlich anzusehen.
Ich habe den angeblichen Schiffskoch Heinrich Krause danach nicht mehr wiedergesehen. Er hatte ja noch einen Tag Urlaub und genehmigte sich danach dann offensichtlich noch einige Tage „Flitterwochenurlaub" selbst. Ob er dem Standesamt nachträglich seine Dokumente beibrachte, habe ich nicht erfahren. Ich weiß auch nicht, wann sich die Kriminalpolizei seiner annahm, glaube aber, dass die Zahl der selbstgenehmigten „Flitterwochentage" nicht sehr hoch gewesen ist.

Einige Wochen nach seinem Verschwinden wurde noch eine Aktion unseres „Hauptmanns von Köpenick" bekannt. Er hatte, von uns allen unbemerkt, bei unserem damaligen Hauptbuchhalter Harri B. einen ansehnlichen Gehaltsvorschuss herausgeschlagen. Ein Gerücht hielt sich hartnäckig, dass es 500,00 Mark gewesen seien. Dabei führte er seine bevorstehende Hochzeit ins Feld und muss sie dazu mit einer äußerst überzeugenden und wahrscheinlich sehr rührseligen Geschichte umrankt haben.

Harri B. war ein sehr korrekter und zuverlässiger Kollege. Und er war auch das, was man einen feinen Kerl nennt. Aber einen Gehaltsvorschuss bei ihm zu bekommen, noch dazu nach einer Beschäftigungszeit von noch nicht einmal 14 Tagen, das wäre nicht einmal dem lieben Gott gelungen. Deshalb schwang auch immer so etwas wie insgeheime Anerkennung für Heinrich Krause mit, wenn diese Geschichte erzählt wurde.

Aus: UNSER HAFEN, !Edition Rostock 800!, Verlag Redieck & Schade

Dirk Peters

Das Ende der DSR-Linienschifffahrt

Prolog

Mit dem Inkrafttreten der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 1990 stand auch der erst kurz zuvor vom VEB Deutfracht/Seereederei in Deutsche Seereederei Rostock GmbH umfirmierte große Rostocker Schifffahrtsbetrieb vor schwierigen Entscheidungen.
Schon lange vor dem Ende der DDR arbeitete das Management des damaligen Kombinates Seeverkehr und Hafenwirtschaft (mit der DSR als Stammbetrieb) an Konzepten, um in der Containerschifffahrt mitzuhalten. Man war mit dieser Betriebsform schon seit den 60er-Jahren vertraut, als der erste Containerdienst nach Großbritannien aufgebaut wurde. Weitere Erfahrungen wurden in den 70ern im Mittelmeer gemacht. Die große Flotte der DSR-Semicontainerschiffe beförderte Container, wenn auch nicht mit der Produktivität und den Stückkosten großer Vollcontainerschiffe.
Der DDR-Schiffbau ist nicht in der Lage gewesen, Containerschiffe in Größe und Anzahl herzustellen, die man für ein wettbewerbsfähiges Liniennetz benötigt hätte. 1989/90 verfügte die DSR über vier Schiffe des Typs „Saturn" mit 1166 TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) und sechs Schiffe des Typs „Äquator" mit nominal 946 TEU Stellplatzkapazität. Das genügte für kleinere Nischenverkehre in regionalen Diensten wie Mittelmeer, Zentralamerika oder Rotes Meer, wenn einmal von den fehlenden Bordkranen abgesehen wird. Für die großen Märkte, wie Europa–Fernost und den Transpazifik, waren diese Schiffe schon viel zu klein. Man bewegte sich dort um 1990 bereits in Schiffsgrößen im dreifachen Bereich. Kurz zuvor waren gerade die US-LINES mit ihrem Round-the-World-Service pleite gegangen und ihre zwölf Schiffe mit jeweils 4482 TEU wurden von der US-amerikanischen Reederei SEA-LAND für den Schnäppchenpreis von 12,5 Millionen US-Dollar pro Schiff aus der Konkursmasse gekauft.
Ohne eigene marktfähige Tonnage war die DSR auch als möglicher Partner für andere Containerlinien nicht sehr interessant. Sie hatte bisher die Saturn-Schiffe zusammen mit POL (POLISH OCEAN LINES) im EACON-Service betrieben, aber die Zukunft von POL war auch ungewiss und ein neues Tonnagekonzept wäre nötig gewesen. Die Reederei konnte im Verkehr Nordkontinent – Südostasien mit ihren 1000-TEU-Schiffen und 18 Knoten Dienstgeschwindigkeit nicht mehr konkurrieren, wo die damaligen Konsortien der Marktführer wie TRIO oder SCAN-DUTCH mit der dreifachen Schiffsgröße operierten.

Das Management und die neuen Eigentümer – d.h. zunächst die Treuhand – mussten entscheiden, welches Profil das Unternehmen DSR in Zukunft haben sollte. War es realistisch in der ersten Liga der großen Containerreedereien wie MAERSK, NEDLLOYD, APL, HAPAG-LLOYD, EVERGREEN und den drei japanischen Reedereien mitspielen zu wollen oder sollte man sich auf regionale Nischen konzentrieren, wie zum Beispiel die DEUTSCHE AFRIKA LINIE auf Südafrika, HAMBURG-SÜD auf Südamerika, Australien und die Levante oder CANADA MARITIME und ACL auf den Transatlantik? Sollte man sich vielleicht vollständig von der kapitalintensiven und riskanten Containerfahrt verabschieden und das verbleibende Anlagevermögen auf Fährschifffahrt, Gastanker, Massengutschiffe oder Kreuzfahrtschiffe konzentrieren? Wenn schon als Containerschiffsreeder, dann vielleicht besser als sogenannter Non-operating owner, der auf regelmäßige Zeitchartereinnahmen zählen kann, anstatt die Schwankungen des Welthandels, der Währungskurse und der Bunkerpreise auszureiten?
Für das DSR-Managament bedurfte der Wachstumskurs für die Containerlinien keiner Erklärung. Alle anderen Optionen waren für das Selbstverständnis des ehemals größten

Universalreeders Europas undenkbar. Dazu kam die Verantwortung für die Arbeitsplätze der Seeleute und Landangestellten und den Schifffahrtstandort Rostock.
Im Folgenden soll dargestellt werden, woran die gewählte Strategie letztlich gescheitert ist.

Die Vorgeschichte der Fusion mit der SENATOR LINIE



Bereits im September 1989, dem vorletzten Jahr der DDR, gab es erste Überlegungen von Seiten der DSR über eine Kooperation mit der jungen, in Bremen ansässigen SENATOR LINIE. Man war aber durchaus auch noch offen für andere Partner, wie z. B. die französische CMA.
Die SENATOR LINIE benötigte dringend einen finanziell soliden Partner. Das ergab sich aus ihrer bisherigen Geschichte. Erste Sondierungen zwischen Bremer Senat, BLG (Bremer Lagerhaus-Gesellschaft), dem BREMER VULKAN und anderen Interessenten 1986 hatten dann im folgenden Jahr zur Gründung der SENATOR LINIE GmbH & Co. KG mit zunächst bescheidenen Einlagen von 6,5 Millionen DM geführt. Auch zwei der Geschäftsführer, Karl-Heinz Sager und Hans-Gerd Gielessen, beteiligten sich mit 750000 bzw. 500000 DM aus ihren Privatvermögen.
Die größten Gesellschafter waren die Werft BREMER VULKAN und die Hanseatische Industriebeteiligungen GmbH (HIBEG, wie der VULKAN im Eigentum der Freien und Hansestadt Bremen). Der BREMER VULKAN konnte seine Anteile übrigens nur einbringen, weil ihm das Geld von der HIBEG geliehen wurde.

Hauptinitiator des Projektes SENATOR LINIE war der ehemalige HAPAG-LLOYD Vorstand Karl-Heinz Sager, eine international sehr gut vernetzte Persönlichkeit mit viel Charisma, Charme und Überredungskunst. Er überzeugte nicht nur die landeseigene HIBEG und den BREMER VULKAN von seinem Konzept, sondern auch eine Reihe von deutschen Privatreedern, die Kommanditeinlagen zeichneten.
Mit gecharterten Containerschiffen in der Größe von ca. 1700 TEU sollte eine Linie mit 14-tägiger Abfahrtsfrequenz aufgebaut werden und als RTW (Round-the-world) in beiden Richtungen alle drei Hauptströme des Welthandels (Asien-Nordeuropa, Transpazifik und Transatlantik) bedienen.
Dieses RTW-Konzept wurde dann auch in den Folgejahren erfolgreich umgesetzt und ein weltweites Netzwerk von Agenturen und eigenen Regionalzentren aufgebaut. Da kurz zuvor die bereits erwähnte US-LINES in Konkurs gegangen war, fand man auf allen drei Kontinenten schnell erfahrene Containerschifffahrtsleute.
Leider war die Reederei von Anfang an unterfinanziert und hing finanziell am Tropf der Bremer Bürgerschaft. Schon zwei Wochen vor der Handelsregistereintragung am 27. Januar 1987 beschloss das Bremer Landesparlament eine 90-prozentige Ausfallbürgschaft für einen Betriebsmittelkredit über 15 Millionen DM an die neue Linie.
Wie schon die Namen der Interessenten verraten, galt der eigentliche Zweck des Unternehmens SENATOR LINIE nicht schlechthin der Erwirtschaftung von Gewinn durch den Betrieb von Containerschiffen, sondern es war zugleich und vor allem ein wirtschaftspolitisches Instrument mit den folgenden Zielen:

- Sicherung des Verkaufs von auf den Werften des BREMER VULKAN gebauten Schiffen und damit die Sicherung von Arbeitsplätzen auf den Bremischen Werften. So waren die Neubauten für SENATOR in den Jahren 1989 und 1990 die einzigen Containerschiffe, an denen der BREMER VULKAN kein Geld verloren hat.

- Ansiedlung einer neuen Großreederei in Bremen nach der Abwanderung von HAPAG-LLOYD und der Aufgabe der DDG HANSA.
- Zusätzliches Stauereigeschäft für die BLG.
- Beschäftigung von Containerschiffstonnage deutscher Reeder zu über den Markpreisen liegenden Charterraten und damit Stabilisierung des Chartermarktes.
- Absicherung stiller Beteiligungen des BREMER VULKAN (BV) und der NSB (Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft) an nicht voll finanzierten BV-Neubauten (z.B. MS NEW YORK SENATOR und MS HONGKONG SENATOR)
- Gewinne wurden auch in der Anfangszeit der SENATOR LINIE keine gemacht. So betrug der operative Verlust 1989 ca. 20 Millionen DM, 1990 war man schon mit 50 Millionen DM in den roten Zahlen.

Gleichzeitig setzte auch die DSR 1990 voll auf globalen Containerverkehr. So wurden bereits im Mai des Jahres, also noch vor der Wiedervereinigung, Bauverträge für sechs Schiffe mit je 2700 TEU Kapazität abgeschlossen, die dann 1992 und 1993 von einem Konsortium deutscher Werften (BREMER VULKAN, HDW, THYSSEN NORDSEEWERKE) abgeliefert wurden. Dieses Neubauprogramm über insgesamt 575 Millionen DM wurde zu 80% von der bundeseigenen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) finanziert. Der Neubaupreis pro Schiff belief sich auf ca. 96 Millionen DM. Diese Schiffe bildeten später den Grundstock der wenigen eigenen DSR-SENATOR-Schiffe. Sie waren aber nicht nur zu teuer, sondern auch zu langsam mit 22.350 PS Antriebsleistung und einer Dienstgeschwindigkeit von nur 19 Knoten.

Dass man in Rostock auch bessere Preise verhandeln konnte, bewies die DSR 1996 als zwei gleich große Schiffe (POTSDAM und POMMERN) auf der WARNOWWERFT für je 75 Millionen DM abgeliefert wurden, noch dazu mit 38.546 PS Antriebsleistung und 22 Knoten Dienstgeschwindigkeit. Aber diese Schiffe kamen bei DSR-SENATOR nicht zum Einsatz.
Es ist sicher nicht anmaßend festzustellen, dass die über eine halbe Milliarde DM Investition aus heutiger Sicht nicht besonders gut angelegt war. Der Kauf teurer (west)deutscher Tonnage war vermutlich der Preis für das KfW-Darlehen. Man kann spekulieren, ob es alternative

DSR-LINES *aktuell · aktuell · aktuell · aktuell · aktuell · aktuell*





TRICON-Dienst begann im Januar



Dabei im „Round-the-World-Dienst"

MS „Mecklenburg"

MS „Choyang Glory"

MS „Japan Senator"

Die Senator Linie, Bremen, DSR-Lines, Rostock, und Cho Yang Lines, Seoul, haben im Rahmen des TRICON-Konsortiums den bereits angekündigten wöchentlichen ost- und westgehenden „Round-the-World-Dienst" jetzt aufgenommen.
Anfang Januar lief MS „Brandenburg" aus Hamburg aus, während die „Japan Senator" von Europa nach USA geht und Mitte des Monats von USA nach Fernost expediert wird.
Mitte Januar wird die „Panama Senator" von Fernost nach Europa und Anfang Februar die „American Senator" von Europa nach Fernost expediert, während die „Choyang Chance" Ende Januar von Fernost nach USA und die „Asien Senator" Anfang Februar von USA nach Europa versegeln soll.
Alle drei Linien sind bereits auf einigen der RTW-Routen aktiv tätig.
Durch den Zusammenschluß soll eine Verbesserung der Frequenz auf wöchentliche Abfahrten erreicht werden.

aus „DSR-Journal" (01/1991)



CS BRANDENBURG

Finanzierungsmöglichkeiten gegeben hätte. Möglicherweise hätten südkoreanische Werften sich auch flexibel gezeigt. Eine ganz andere Variante wäre der Ankauf von Second-hand Tonnage gewesen, für eine halbe Milliarde hätte man auch schon eine kleinere Reederei mit etlichen Schiffen übernehmen können.

Die Gespräche mit der SENATOR LINIE erreichten dann im Sommer 1990 eine neue Phase als auch die südkoreanische CHO YANG LINE in die Verhandlungen eintrat, die dann im Oktober zur Gründung des TRICON-Konsortiums führten, bestehend aus DSR, SENATOR und CHO YANG.

Die drei Partner bauten ein gemeinsames Operationszentrum in Bremen auf und betrieben ab Januar 1991 zwei Dienste: den von SENATOR bereits aufgezogenen RTW (Round-the-World) und den neu aufzubauenden EMA (Europa-Mittelmeer-Asien). DSR und SENATOR führten beide Dienste als „Cost-Revenue-Pools", d.h. die beiden Reeder waren am Gewinn oder Verlust beider Linien gemäß ihres Pool-Anteils beteiligt, blieben aber gesellschaftsrechtlich selbständig. Der EMA wurde zunächst von Rostock aus gemanaged, der RTW in Bremen. Das Agenturnetz für beide Linien wurde vereinheitlicht und es wurden ganz langsam die Weichen in Richtung auf eine Fusion gestellt. Ab 1993 wurde auch schon begonnen, die Verwaltung und Steuerung des DSR-Containerbestandes von der DESARCO in Antwerpen an die CMU (Container Management Unit) in Bremen zu übertragen. (Die DESARCO war in den achtziger Jahren als Tochter der DSR-Auslandsgesellschaft SOGEMAR gegründet worden. Ihr Hauptzweck bestand in der Containerumlaufkontrolle, da die dafür notwendige Computertechnik wegen des westlichen Technologieembargos nicht in die DDR eingeführt werden durfte. Die Mitarbeiter in Rostock hatten durch Siemens-Terminals über eine Standleitung Zugriff auf die Daten.) Zunächst stand aber die Suche nach neuen Unternehmenseignern durch die Treuhand im Vordergrund.

Kiellegung

Mit der Bau-Nr. 95 wurde am 26. Juni 1991 bei der Bremer Vulkan AG, Schiffbau und Maschinenfabrik, das erste Schiff aus einer insgesamt sechs Großcontainerschiffe umfassenden und für die DSR bestimmten Serie auf Kiel gelegt. Die Ablieferung des 2670 TEU-Schiffes soll im Februar 1992 erfolgen. Als „DSR-Baltic" wird es dann im RTW-Service des TRICON-Konsortiums in Fahrt gebracht.

aus „DSR-Journal" (07/1991)

In der Zwischenzeit gingen die Verluste beim Partner in Bremen immer weiter – knapp unter 25 Millionen DM 1991, im Folgejahr dann 31,8 Millionen DM Verlust und 1993 gingen 72 Millionen DM verloren. Es ist davon auszugehen, dass dieses dem Management von DSR-LINES nicht verborgen blieb, schließlich bekam man jeden Monat mit der „Monthly Clearance" die Poolergebnisse des RTW zu sehen. So war auch der Aufsichtsrat der DSR 1993 gezwungen, sich mit den negativen Ergebnissen der RTW- und EMA-Pools zu befassen, offenbar ohne die Kooperation grundsätzlich in Frage zu stellen.



CS DSR-BALTIC

Gleichzeitig stiegen nach und nach alle privaten Gesellschafter aus der SENATOR LINIE aus. Die Geschäftsanteile wurden zum Teil regelrecht verramscht, man wollte nur schnell raus.
Am härtesten traf es die OETKER-Tochter HAMBURG-SÜD, die 1991 für ihre Einlagen von 4,5 Millionen DM nur ein Zehntel zurückbekam. Andere Investoren wie das Handelshaus Toepfer, Bugsier, URAG oder Boehmers mussten auch Verluste von ca. 80% ihrer Anteile akzeptieren, als sie diese 1992 an die HIBEG verkauften.
Diese Anteile wären für die DSR auch interessant gewesen. Sie wurden ihr wohl auch bewusst vorenthalten, denn „durch den Erwerb würde die DSR jedoch schon jetzt Einblick in die Geschäftsunterlagen der SENATOR LINIE erhalten. Dies wollte man jedoch vor einer geplanten Fusion von SENATOR LINIE und DSR vermeiden", stellte später der Untersuchungsausschuss der Bremer Bürgerschaft fest, der die Pleite des BREMER VULKAN untersuchte. Zu dieser Aussage erübrigt sich jeder weitere Kommentar.
Mittlerweile glühten im Hintergrund die Drähte. Die Treuhand betrieb die schnelle Privatisierung der DSR mit völlig unnötiger Eile. Der BREMER VULKAN wollte die DSR gerne selber kaufen, da man Angst hatte, dass andere Eigentümer die Kooperation mit SENATOR schnell beenden würden. Er hatte dabei auch die Unterstützung vieler DSR-Mitarbeiter, die sich z. B. im März 1993 auf einer Belegschaftsversammlung mit dem Gesamtbetriebsrat für das Privatisierungsmodell mit der BREMER VULKAN Verbund AG aussprachen.
Jedoch: „Als der BV durch Übernahme der DSR auch noch Deutschlands größte Reederei werden wollte, blockte die von HAPAG-LLOYD ferngesteuerte Hamburg-Mafia im Treuhandausschuss. Die DSR ging an die Hamburger Nikolaus Schües und Horst Rahe." (DER SPIEGEL 51/1993)
Die neuen Eigner zogen jedoch angesichts der horrenden Verluste insbesondere im RTW nicht sofort die Reißleine, war doch auch in deren Kaufvertrag mit der Treuhand, der am 3. Juni 1993 unterzeichnet wurde, eine ausdrückliche Empfehlung für eine Kooperation mit SENATOR verbunden. Es begannen lange Verhandlungen zwischen Prof. Timmermann vom BREMER VULKAN mit den Herren Rahe und Schües über eine Fusion, die im Dezember 1993 zu einer Vereinbarung führten. Bis zum Stichtag der Fusion am 1. April 1994 waren aber noch eine Reihe finanzieller Fragen zu klären. Insbesondere musste die Bilanz der völlig überschuldeten SENATOR LINIE wieder vorzeigbar gemacht werden. Deshalb wies der BREMER VULKAN 1993 auch einen Jahresverlust von 191 Millionen DM aus, der zum großen Teil mit der Verlustfreimachung von SENATOR für die Fusion begründet wurde.

Rückblickend kann man den Anfang vom Ende der DSR-Linienschifffahrt auf den 1. April 1994 datieren.

Das erste Geschäftsjahr von DSR-SENATOR 1994

Am 1. Dezember 1993 wurde dann auch ein Vertrag zwischen der DSR und dem BREMER VULKAN Verbund über den Zusammenschluss der SENATOR LINIE mit dem Containergeschäft der DSR unterschrieben, und zwar mit jeweils 50% bewertet. Der Vertrag wurde aber erst acht Monate später, am 28. Juli 1994 vollzogen und am 11. August an die Presse gegeben.

In der Zwischenzeit scheint es sehr harte Verhandlungen gegeben zu haben. Der BREMER VULKAN hatte alle Hände voll zu tun, seine SENATOR LINIE lange genug finanziell über Wasser zu halten.

So reichte er am 24. Januar 1994 eine Liquiditätshilfe von 10 Millionen DM an SENATOR durch, am 21. Februar nochmal 10 Millionen DM, und am 16. Mai wurden weitere 5 Millionen DM gezahlt.

Auch dem Aufsichtsrat des BREMER VULKAN scheint die Sache nicht ganz geheuer gewesen zu sein, denn man beschäftigte sich auf der AR-Sitzung am 28. März 1994 mit möglichen Konsequenzen eines Scheiterns der Fusion von SENATOR und DSR. Aber letztlich war diese Sorge unbegründet. Zunächst gut mit Barmitteln ausgestattet, wurde die neue DSR-SENATOR LINES GmbH mit doppeltem Firmensitz in Rostock und Bremen ins Handelsregister eingetragen. Als Logo wurde die S-Kurve von SENATOR übernommen und auf die Farben Blau-Rot-Blau der DSR gesetzt. Die Schornsteinmarke blieb beim alten Blau-Rot-Blau der DEUTSCHEN SEEREEDEREI.

Man leistete sich zwei Firmensitze – in Bremen mit den globalen Containerdiensten (RTW, EMA und Kanada-Mittelmeerdienst) und in Rostock mit den regionalen Linien (Südamerika, Afrika, Rotes Meer, Europa-Mittelmeer, konventioneller Dienst nach China u. a.). Das machte die Schaffung einer einheitlichen Unternehmenskultur nicht unbedingt einfacher.

Das Tagesgeschäft der Befrachtung, die jetzt „Trade Management" hieß, wurde zu einem großen Teil in den regionalen Zentren betrieben, die in Hongkong, Dubai, Limassol und San Francisco angesiedelt waren, sowie in Bremen für Nordeuropa. Später wurde das RC für Amerika an die Ostküste nach South Plainfield, New Jersey, verlegt.

Zu den Hauptschwächen des neuen Unternehmens zählte die völlig unzureichende Informationstechnik. Es rächte sich jetzt, dass die SENATOR LINIE nie finanziell in der Lage gewesen war, zeitgemäße Systeme zu entwickeln und einzuführen, und die DSR bis 1990 von westlicher Technologie abgeschnitten gewesen ist (trotz Notlösungen wie das Conlogec von DESARCO).

Es gab zwar z. B. ein System zur Containerumlaufkontrolle (CCS), aber kein unternehmensübergreifendes Buchungs- oder Dokumentationssystem, was bei anderen Reedereien damals längst zum normalen Standard gehörte. Freilich wurde die Software für ein einfaches Buchungssystem (WBS – World Booking System) einschließlich Transportmodul für Containervor- und Nachläufe eingekauft, sie wurde aber nur in wenigen Ländern genutzt. Größtenteils verwendeten die Agenten ihre eigenen Insellösungen, z. T. mit Schnittstellen zu DSR-SENATOR. Teils wurden nach Abgang des Schiffes Dateien überspielt (sogenannte „SITPRO-files"), teilweise wurden Daten an die Regionalzentren gesandt und dort manuell eingegeben. Buchungsreports wurden oft noch als Fax verschickt, um die Ladungsströme zwischen den einzelnen Häfen und Reiseabschnitten abzustimmen. Es gab keine einheitliche Kundendatenbank. Jede Linie besaß ihre eigenen Lösungen für Ratenquotierungen usw.

Das führte natürlich zu höherem Personalaufwand, Problemen in der Frachtabrechnung (z. B. wenn Frachtmanifestkorrekturen nicht direkt in die Buchhaltung eingepflegt wurden)

und natürlich im Service für die Kunden. Als die Hongkonger ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL) im Jahre 1995 als erste Containerreederei eine Webseite ins Internet stellte, wurde das noch für ein PR-Stunt gehalten.
Der Mangel an Kapital führte auch zu anderen Einschränkungen. Da man sich keine teuren Kühlcontainer leisten konnte, wurde grundsätzlich keine temperaturkontrollierte Ladung gefahren. Damit musste in einigen Fahrtgebieten, wie z. B. Südamerika – Europa und auch im Transatlantik, von vornherein auf die zum Teil lukrativste Ladung verzichtet werden. Aus der Not eine Tugend machte man auch im intermodalen Verkehr in den USA, wo von vornherein ein Bogen um die großen Inlandsmärkte im Mittleren Westen oder im Ohio-Valley gemacht wurde, da man keine Kreditlinien von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften bekam und sich so auf einen 200 Kilometer-Radius von der Küste beschränkte, der mit LKW bedient werden konnte.
Trotzdem war die Stimmung zunächst optimistisch. Die Teams in Rostock, Bremen und in Übersee arbeiteten professionell und engagiert. Der Name DSR-SENATOR erlangte schnell einen guten Ruf auf dem Markt.
Die entscheidende Frage lautete jetzt: Mit welcher Strategie wird die neue Reederei in die Gewinnzone vorstoßen? Und wird das zu schaffen sein, bevor die Kassen leer sind?

Da die ca. zehn regionalen Dienste in Rostock einigermaßen liefen, auch wenn oft nur als Slotcharterer (slot-charter – Zeitfrachtvertrag über die entgeltliche Überlassung bestimmter Laderäume bzw. Container-Stellplätze auf einem Schiff.) sowie mit sehr kleinen Marktanteilen und die DSR/STINNES Linien nach Zentralamerika schwarze Zahlen schrieben, konzentrierte man sich auf den RTW und den EMA in Bremen. (Der Kanada-Mittelmeerdienst wurde ab Anfang 1995 als Gemeinschaftsdienst mit CANADA MARITIME betrieben und schrieb seitdem immer schwarze Zahlen, ca. 19 Millionen US-Dollar in den ersten vier Jahren!) Einfluss auf die Preise am Markt besaß man kaum. Dazu waren die Marktanteile einfach zu gering, auf den Hauptmärkten Asien-Europa und Asien-Amerika beispielsweise nur 2,4 % bzw. 1,1 %.
Die einzigen Fahrtgebiete, wo DSR-SENATOR spürbaren Einfluss auf den Markt nahm: Mittelmeer – Naher Osten mit 22,2 % und der kleine Asien – Panama Markt mit 16 %, den man sich damals mit EVERGREEN teilte. Kanada – Mittelmeer bildete mit 33 % Anteil die große Ausnahme und machte es im April 1995 noch möglich, eine neue Konferenz zu gründen, die MEDITERRANEAN – CANADIAN FREIGHT CONFERENCE (MedCan), die für einige Jahre ruinöse Ratenkriege in diesem Fahrtgebiet verhinderte, zumindest bis sich NORASIA 1997 bis 1999 und später MSC auch in diesen Markt hineindrängten.
Hauptansatzpunkt für eine Optimierung von RTW und EMA war eine Erweiterung des EMA unter Einschluss des Transatlantiks. Er wurde so zum AMA (AMERICA-MEDITERRANEAN-ASIA-SERVICE) und bediente die US-Ostküste, das westliche Mittelmeer, den Mittleren Osten und Südostasien.
Damit ließ sich die Transitzeit von den USA zum Arabischen Golf wesentlich verbessern, und man konnte die Golfhäfen aus dem RTW-Fahrplan herausnehmen und so Kosten senken.
Dazu wurde ein neues Regionalzentrum in Genua eröffnet und neues, teures Management eingestellt. Da die TRICON-Mitglieder DSR-SENATOR und CHO YANG die Schiffe zwischen den USA und dem Mittelmeer nicht alleine füllen konnten, wurde ab November 1994 Stellplatzkapazität an CAST und CMA verkauft, die so auch noch in diesen Markt mit vorstießen.
Die Kooperation mit CMA in Marseille lief einige Zeit ganz gut. Es gab auch noch einen zweiten Deal, wo Stellplätze zwischen dem RTW und dem FAL (FRENCH ASIA LINE) von CMA ausgetauscht wurden, ein sogenannter „Slot swap".
CAST befand sich jedoch bereits in finanziellen Schwierigkeiten und wurde wenige Monate später von CP SHIPS übernommen, welche das Abkommen mit TRICON sofort kündigten.

Ein neuer Partner fand sich ab März 1995 mit der ebenfalls südkoreanischen Reederei HANJIN SHIPPING, die so in den Markt zwischen westlichem Mittelmeer und US-Ostküste einsteigen konnte. Die Kooperation mit HANJIN entwickelte sich schnell weiter, denn die Südkoreaner verfügten seit 1977 über eine feste Marktposition in der Transpazifikfahrt und im Europa-Fernost-Verkehr, brauchten aber Partner, um das Liniennetz über den Atlantik und ins Mittelmeer auszuweiten. Die TRICON-Linien kauften dann noch etwas Platz von HANJIN auf zwei Diensten von deren Linien zwischen Asien und den USA (AWE und PSX), die bessere Transitzeiten anboten als der eigene RTW hatte.
Das erste Geschäftsjahr von DSR-SENATOR war 1994 mit einem Verlust von ca. 50 Millionen DM bei einem Umsatz von 1,8 Milliarden DM zu Ende gegangen. 1995 würde das entscheidende Jahr werden.

Das Schicksalsjahr 1995

Große Hoffnungen wurden in das neue AMA-Konzept gesetzt, man betete für einen niedrigen Kurs der D-Mark zum US-Dollar, für niedrige Bunkerpreise und hoffte auf Ratenerhöhungen. Gleichzeitig war klar, dass am Markt nur überlebt werden konnte, wenn dem Trend zu größeren Schiffen gefolgt wurde, was auch größere Allianzen als TRICON bedeutete. Zusammen mit HANJIN (und später auch der UNITED ARAB SHIPPING Co. – UASC) wurde an einem neuen Allianz-Konzept gearbeitet, das endlich auch die Aufgabe des RTW vorsah und wesentlich niedrigere Slotkosten bringen sollte. Statt der 2700 bis 3000 TEU Schiffe im RTW wurden zwei große Pendeldienste vorgesehen, die Nordeuropa, Fernost und die US-Westküste verbinden sollten, jeweils mit 12 Schiffen der TRICON-Partner bzw. von HANJIN.
Die 4500-TEU-Schiffe von TRICON wurden von der „Norddeutschen Vermögen" finanziert und von F. LAEISZ bereedert. Leider kamen sie erst ab 1997 zum Einsatz und kosteten dann eine Charterrate von 32.700 US-Dollar pro Tag, mit jährlichen Erhöhungen von 250 US Dollar pro Tag. Zum Vergleich: HANJIN charterte ein Jahr später fünf Schiffe mit nominal 5600 TEU Kapazität von der CONTI-Reederei für 27.000 US Dollar pro Tag.
Das „Wettrüsten zur See" der Containerreeder hatte sich aber inzwischen so beschleunigt, dass mit Schiffen in der 4000 bis 5000 TEU-Klasse keine große Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit mehr erreicht werden konnte. MAERSK stellte 1996 die REGINA MAERSK mit 6400 TEU in Dienst, 2003 wurde die 8000 TEU-Barriere durch OOCL gebrochen, drei Jahre später befand sich MAERSK bereits bei 14770 TEU.
Ein weiterer Trend der 90er-Jahre bedeutete die Bildung globaler strategischer Allianzen durch die Containerlinien. Der Zwang, Liniendienste mit mehreren Partnern aufzuziehen, war schon von Beginn der Containerisierung durch den hohen Kapitalaufwand gegeben, beschränkte sich in der Anfangsphase auf Konsortien für einzelne Dienste. Ab 1995 aber bildeten sich Kooperationsformen, die weltumspannende Liniennetze zusammen ausarbeiteten und betrieben, bei gleichzeitiger Konkurrenz untereinander, worüber die Kartellaufsichtsbehörden streng wachten.
Auch die von Rostock aus geführten regionalen Dienste suchten nach neuen Wachstumsmärkten. So trat man zusammen mit CHO YANG 1995 in eine Kooperation mit der brasilianischen Linie DI GREGORIO ein, um einen Containerdienst zwischen Nord- und Südamerika Ostküste zu betreiben. Eine weitere Partnerschaft wurde mit der taiwanesischen Reederei KIEN HUNG in der Relation Fernost–Südafrika–Südamerika Ostküste eingegangen. Leider erwiesen sich weder der NSA (NORTH-SOUTH AMERICA SERVICE) noch der ASAM (ASIA-SOUTH AMERICA SERVICE) als profitabel und wurden nach einiger Zeit wieder eingestellt.
Für den Kanada-Dienst wurden 1995 mehrere strategisch richtige Entscheidungen getroffen. Man schloss ein Vessel Sharing Agreement (VSA) mit dem Marktführer CANADA MARITIME (einer Tochter der damaligen CANADIAN PACIFIC Holding) ab. Die Partner setzten zusammen

acht Schiffe in zwei Linien mit je 28 Tagen Rundreisedauer zwischen Montreal und dem westlichen Mittelmeer ein. Damit wurde die beste Abdeckung mit Direktanläufen im gesamten Nordamerika-Markt erreicht. Gleichzeitig wurde die oben erwähnte MedCan-Konferenz gegründet. Als die TRICON-Partner im August 1995 den neuen Containerhafen im süditalienischen Gioia Tauro zu ihrem Knotenpunkt und Drehkreuz im Mittelmeer machten, wurde dieser kalabrische Hafen auch in den Fahrplan des jetzt JMCS (JOINT MED-CANADA-CONTAINER SERVICE) genannten Dienstes eingefügt. Damit hatte man nach elf Tagen Transitzeit von Kanada Anschluss an den AMA, später auch an die Mittelmeerdienste von UASC (MIX und AEC) sowie an ein dichtes Netz von Zubringerdiensten in die Levante, Nordafrika, die Adria und das Schwarze Meer. Der Partner CANADA MARITIME konnte zunächst kein gleichwertiges Netz im Mittelmeer anbieten und konzentrierte sich mehr auf die Haupthäfen in Italien und Spanien. Auf diese Weise verdiente der JMCS 4 Millionen US-Dollar 1995.

Leider existierte in Nordeuropa oder in der Karibik kein Konzept, das wie in Gioia Tauro alle Dienste in der Region in einem Hafen bündelte und so Netzwerkeffekte erzeugte. Das lag hauptsächlich daran, dass dort mit vielen verschiedenen Partnern zusammengearbeitet wurde, oft nur als Slotcharterer mit nur geringem Einfluss auf die Wahl der Häfen bzw. der Terminals.
Das Schicksalsjahr 1995 erfüllte leider nicht die Hoffnungen der Mitarbeiter und Eigentümer von DSR-SENATOR. Die ca. 700 Mitarbeiter bewegten mit 41 Schiffen respektable 69.1292 TEU, trotzdem schrieb man wieder rote Zahlen in Höhe von 58 Millionen DM. Davon ließen sich ca. minus 20 Millionen DM auf das operative Ergebnis, d.h. vor allem auf die Mengen und Raten zurückführen, weitere 24 Millionen DM Verlust wurden vom damals sehr ungünstigen Wechselkurs der DM zum US-Dollar und die sprunghafte Erhöhung der Bunkerkosten um 14%, vor allem im ersten Halbjahr, verursacht. Jetzt rächte sich auch die Entscheidung, so viele Charterverträge auf D-Mark-Basis abzuschließen. Dazu kamen nicht näher definierte „außerordentliche Verluste" von 14 Millionen DM.
Große Finanzspritzen von den Gesellschaftern, wie noch zu SENATOR-Zeiten üblich, ließen sich jetzt nicht mehr erwarten. Der BREMER VULKAN hatte bereits die Endphase seiner Unternehmensgeschichte erreicht und sollte 1996 in den Konkurs gehen. Im September 1995 wurden erstmals Vorwürfe veröffentlicht, dass der Konzern EU-Fördermittel für die ostdeutschen Werften in Höhe von 850 Millionen DM in die westdeutschen Betriebsteile „umgeleitet" hatte. So beschloss die Bremer Bürgerschaft am 30. November 1995, als sie eine Liquiditätslücke von 385 Millionen DM beim BREMER VULKAN schließen musste, den 50 Prozent-Anteil des VULKAN an DSR-SENATOR LINES für 50 Millionen DM zu erwerben und bei der landeseigenen HIBEG zu parken. Die neuen Eigentümer der DSR hatten sich nach der Fusion mit SENATOR vor allem um ihre Touristik-, Immobilien- und Bereederungsaktivitäten gekümmert (z.B. Gründung von AIDA Cruises 1996), im operativen Geschäft von DSR-SENATOR waren sie zumindest für die Mitarbeiter kaum wahrnehmbar. Das änderte sich erst, als sich der geschäftliche Trend von 1995 fortzusetzen drohte.

1996 – Auf Grund gelaufen

Am Budget für 1996, das den Gesellschaftern vorgelegt wurde, war sehr lange gefeilt worden. Man präsentierte ein optimistisches Ziel von 2 Millionen DM Gewinn.
1996 wurde die neue Allianzstrategie weiter umgesetzt, die Kooperation mit HANJIN weiter intensiviert. DSR-SENATOR bekam z.B. auch Zugang zu den PNW-Diensten der Koreaner von Asien nach Seattle und Vancouver (PNW steht für PACIFIC NORTH WEST). Dabei handelte es sich um interessante neue Märkte, auch wenn es an wettbewerbsfähigen Eisenbahnverträgen über Seattle noch haperte (in Kanada hatte die DSR bereits ab 1992 direkte

langfristige Kontakte mit der CP RAIL für den Montreal–Mittelmeerdienst abgeschlossen, das zahlte sich jetzt auch für den Vancouver-Anlauf aus). UASC wurde auch offizielles Mitglied der neuen Allianz und saß jetzt bei allen Entscheidungen im Steering Committee zusammen mit DSR-SENATOR, CHO YANG und HANJIN am Tisch. Diese Gruppe wurde später UNITED ALLIANCE genannt.

Der RTW schrieb jedoch auch weiterhin horrende Verluste. Eine erste Hochrechnung Ende Februar 1996 zeigte ein Jahresergebnis von minus 50 Millionen DM. Als die Zahlen im Market Trend 2 Ende März aktualisiert wurden, kam man bereits auf ein prognostiziertes Jahresergebnis von minus 83 Millionen DM und eine dritte Hochrechnung im Juli kam dann auf minus 122 Millionen DM. Das Ergebnis für 1996 wurde nie im Detail veröffentlicht. Man ist letztendlich wohl mit ca. 110 Millionen DM Verlust aus dem Rennen gegangen.

Inzwischen schienen auch die Eigentümer die Geduld verloren zu haben, und im Mai wurde die Unternehmensberatung ROLAND BERGER & PARTNER um Hilfe gerufen. Diese behandelten das ganze Unternehmen als Sanierungsfall und starteten Teams für das DSEN2000 genannte Projekt für praktisch jeden Bereich – vom Marketing bis zum Einkauf, vom Personalwesen bis zur Informatik. Das gesamte obere und mittlere Management war mit dem Ausfüllen von Formularen, der Aufbereitung von Daten und Meetings mit den Beratern beschäftigt, während das Tagesgeschäft weiterlief. Im Laufe des Sommers wurde klar, dass 1996 noch schlechter ausfallen würde als die Vorjahre, siehe obige Hochrechnungen.

Die Geschäftsleitung zog die Konsequenzen und trat zurück. Der SENATOR-Gründer Karl-Heinz Sager verblieb mit einem (offiziell) eingeschränkten Geschäftsbereich, Finanzchef Gerd Nausch zeichnete vor allem für das DSEN2000-Projekt verantwortlich und Jan-Boje Steffens und Heinz-Bartkowski blieben weitere Geschäftsführer, während Uwe Grambow und Mike Peters ihren Abschied nahmen. Um das Unternehmen liquide zu halten, wurde das letzte noch vorhandene Anlagevermögen veräußert, die wenigen eigenen Container (weniger als 10 % der Flotte) wurden verkauft und wieder zurückgeleast, was kurzfristig die Kasse auffrischte, aber langfristig die Kosten erhöhte. Die wenigen eigenen Schiffe waren schon größtenteils verkauft worden, als Notverkäufe wohl auch nicht besonders günstig. So wurde den KfW-finanzierten Schiffen des DSR-Baltic-Typs, für die 1993 noch 96 Millionen DM pro Schiff bezahlt wurden, jetzt in einem Gutachten ein Wert von je 42 Millionen DM bescheinigt. Sie wurden dann an Privatinvestoren durch Schifffahrtsfonds weiterverkauft, die DSR BALTIC z.B. für 59,5 Millionen DM.

Anschließend wurde das Schiff an DSR-SENATOR zurückverchartert, und zwar als Bareboat-Charter und wieder auf D-Mark-Basis und einer Tagesrate von 17.260 DM im ersten Jahr, danach 20.000 DM. „Bareboat" heißt, dass DSR-SENATOR noch das Off-hire-Risiko trug und für Bemannung, Versicherung, Wartung und Instandhaltung etc. aufkommen musste. Das übernahm die Reederei F. LAEISZ für weitere 3,18 Millionen DM pro Jahr. DSR-SENATOR war somit jetzt eine Reederei ohne Schiffe und Seeleute.

Ende September 1996 wurde das weltweite Management nach Bremen zum DSEN2000-Workshop gerufen. Im noblen Parkhotel und in der Alten Molkerei im Bürgerpark gaben die Berater von ROLAND BERGER einen Zwischenbericht des Sanierungsprojektes und bereiteten die nächsten Schritte vor. Die am Krankenbett des „Patienten" DSR-SENATOR versammelten Ärzte gaben eine im Grunde recht akkurate Diagnose ab, konnten sich aber zu keiner Radikalkur durchringen, wie sie die sofortige Einstellung aller unprofitablen Dienste und der schnelle Rückbau zu einem Nischenanbieter gewesen wäre. Erkannt wurde, dass sich DSR-SENATOR genau im ungünstigsten aller Marktsegmente bewegte: Zu klein und strukturell nicht in der Lage, um durch Kostenführerschaft auch bei niedrigen Preisen Gewinne zu machen, zu unterkapitalisiert, um als Premiumanbieter höhere Preise für besseren Service zu verlangen.

Die verordneten Rezepte verzettelten sich in vielen kleinen Schritten und hätten mehrere Jahre in Anspruch genommen, wie z. B. Umbau der Kundenstruktur, Einführung neuer Informationssysteme, Aufbau eines attraktiveren Inlandtransportsystems usw.
Hinter vorgehaltener Hand wurde ausgesprochen, dass im Grunde nur neue Gesellschafter, die frisches Geld mitbrächten, das Unternehmen vor der Insolvenz retten könnten.
Die beiden bisherigen Partner, HIBEG und die DEUTSCHE SEEREEDEREI, hatten längst ihre Begeisterung für weitere Abenteuer in der Containerfahrt verloren. Das Land Bremen war noch mit den politischen Nachbeben der VULKAN-Pleite beschäftigt und die DSR-Gesellschafter Rahe und Schües bereiteten sich darauf vor, künftig wieder getrennte Wege zu gehen. Horst Rahe hatte bereits sein AIDA-Projekt gestartet, mit dem er riesigen Erfolg haben sollte, für das er aber auch Kapital brauchte. Die Familie Schües war hauptsächlich daran interessiert, das Bereederungsgeschäft für die an DSR-SENATOR vercharterten bzw. bestellten Schiffe zu behalten, aber nicht daran, sich tiefer in deren Geschäften zu exponieren.

Im Herbst des Jahres 1996 griff die Unsicherheit bei DSR-SENATOR weiter um sich, die ersten Mitarbeiter, vor allem in Asien, verließen das Unternehmen und setzten sich zur Konkurrenz ab. Die ersten Gerüchte über einen Einstieg von HANJIN machten die Runde.
Am 4. Oktober wurde ein lange vorher verhandeltes Dokument zwischen DSR-SENATOR, CHO YANG und HANJIN unterzeichnet: das TRICON/HANJIN Heads of Agreement, das in groben Zügen die neue Servicestruktur der zukünftigen Allianz bestimmte und die Ablösung des RTW durch Pendeldienste festschrieb. HANJIN hatte inzwischen sehr viel in die Geschäftsbeziehung mit CHO YANG und DSR-SENATOR investiert. Ein Scheitern des letzteren hätte die eigenen aggressiven Wachstumspläne sehr gefährdet. Das wäre ohne Zweifel das Ende dieses Konsortiums gewesen und HANJIN hätte als verspätetes Mitglied bei einer der beiden überlebenden Allianzen an die Tür klopfen müssen (entweder bei der Grand Alliance mit HAPAG-LLOYD, der japanischen NYK, NEPTUNE ORIENT aus Singapur und der britischen P&OCL oder der Global Alliance, bestehend aus APL, NEDLLOYD, MITSUI OSK, OOCL und MISC).





DSR SENATOR Fahrplan in der Hongkong Gazette

Eine Übernahme von DSR-SENATOR sicherte nicht nur das Überleben der Allianz, es gab HANJIN auch die volle Kontrolle dieser Gruppe, da man nun mit zwei Stimmen am Tisch sitzen würde. In den anderen Allianzen waren die Machtverhältnisse etwas gleichmäßiger verteilt.
HANJIN SHIPPING galt 1996 als die Nummer acht in der globalen Rangliste der Containerlinien. Mit einer Übernahme von DSR-SENATOR würde sofort Platz vier geschafft werden, hinter SEA-LAND, EVERGREEN und MAERSK.

Kurz vor Weihnachten 1996 erschien dann die Schlagzeile auf Seite 1 von Lloyd's List: „HANJIN takes over DSR-SENATOR". Am 19. Dezember erschien die offizielle Pressemitteilung. Bei den Mitarbeitern in Rostock, Bremen und im Ausland waren die Gefühle natürlich sehr gemischt. Es herrschte zum einen große Erleichterung, dass eine Insolvenz vermieden worden war und die Geschäfte zunächst erstmal wie bisher weitergehen würden. Andererseits war allen klar, dass es mittel- und langfristig zu sehr drastischen Veränderungen des Unternehmens kommen würde, über die heftig spekuliert wurde, wie das bei großer Unsicherheit wohl immer der Fall ist.
HANJIN SHIPPING war ein Teil des von der Familie Cho kontrollierten „Chaebol", wie man die südkoreanischen Mischkonzerne nennt, die sich meist unter der Kontrolle der Gründerfamilie befinden. HANJIN's Geschichte geht zurück ins Jahr 1945, als Choong Hoon Cho eine Transportfirma gründete. Die junge Firma überlebte den Korea-Krieg und Cho verdiente ein Vermögen mit Nachschublieferungen für die US-Armee während des Vietnam-Krieges. In den 70er-Jahren expandierte er auch in das Reedereigeschäft. Kern des Unternehmens ist heute KAL (KOREAN AIRLINES).
Der offizielle Übernahmevertrag wurde am 25. Februar 1997 unterzeichnet. Im Wege einer Kapitalerhöhung von 100 Millionen DM, von denen HANJIN 75 Millionen beisteuerte, übernahmen die Südkoreaner die Kontrolle eines Schifffahrtsunternehmens, das noch ca. 40 gecharterte Schiffe betrieb. Die verbliebenen Altgesellschafter HIBEG und DSR behielten zunächst noch ein Viertel der Anteile, welches im Laufe der Folgejahre durch weitere Kapitalerhöhungen weiter verwässert wurde. Für den Preis eines mittelgroßen Containerschiffes wurde so die volle Kontrolle über eine der drei großen Containerallianzen gesichert und HANJIN stieg in die Gruppe der vier größten Containerlinien auf. Zugleich sicherte man neues Volumen und Umsatz für die eigenen Containerterminals und einen Kunden für das eigene IT-Systemhaus CYBERLOGITEC. Weitere Synergieeffekte waren im Bereich Immobilien, Agenturen, Chartering usw. absehbar.

1997 – HANJIN beginnt den Umbau bei DSR-SENATOR

Sobald die Tinte auf dem Übernahmevertrag trocken war, begann HANJIN, die DSR-SENATOR LINES nach ihrem Modell und ihrer Unternehmensphilosophie umzubauen. Karl-Heinz Sager blieb zwar pro forma noch ca. 18 Monate Geschäftsführer, alle wichtigen Entscheidungen wurden aber von den koreanischen HANJIN-Managern getroffen, die jetzt in die Geschäftsleitung eintraten. Dabei handelte es sich um S.H. Rhee, ehemaliger Executive Vice President in Seoul und Y.H. Kim, ehemaliger Planungschef in Seoul. Gerd Nausch, Geschäftsführer Finanzen, verließ das Unternehmen. Rhee und Kim wurden von einer Reihe mittlerer Manager begleitet, die in allen Abteilungen präsent waren, hauptsächlich in Bremen und den regionalen Zentren. Insbesondere einer von ihnen, H.J. Kim (von den Deutschen Hans-Jürgen Kim genannt) fiel durch sehr gute Deutschkenntnisse auf. Im März 1997 wandte sich S.H. Rhee, der neue Chef, mit einem Rundschreiben an alle Mitarbeiter.
Er gab das Ziel vor, sofort die Erlöse um 10% zu erhöhen, die Kosten um 20% zu senken und insbesondere die Liquidität zu verbessern. Er stellte den Angestellten in Aussicht, dass sie auch von diesen Verbesserungen profitieren würden, regte einen Mitarbeiteraustausch und ein Weiterbildungsprogramm zwischen HANJIN und DSR-SENATOR an, was freilich nie umgesetzt wurde: Der Mitarbeiteraustausch blieb bis auf ganz wenige Ausnahmen eine Einbahnstraße von HANJIN zu DSR-SENATOR. Die finanzielle Situation schien aber zunächst weiter sehr angespannt zu bleiben, denn im August 1997 wurde eine weitere Kapitalerhöhung um 100 Millionen DM durchgeführt.
Das Interesse am Standort Rostock blieb von Anfang an erstaunlich gering. Es gab vorher Spekulationen, dass HANJIN besonderes Interesse an den regionalen Diensten haben

könnte, da diese für die Koreaner neue Märkte seien. Überraschenderweise war das Gegenteil der Fall.
Nachdem ein junger Koreaner für einige Wochen in Rostock Station gemacht hatte, wurde er nach Bremen versetzt, und am 11. August 1997 wurde der Betriebsrat informiert, dass der Standort Rostock zum 31. März 1998 geschlossen wird, mit dem Verlust von 146 Arbeitsplätzen in Rostock und der Schaffung von 42 neuen Jobs in Bremen. Natürlich schuf das Wut und Enttäuschung in Rostock, die sich in Demos und Protesten entlud, die die Schließung aber letztlich nicht verhindern konnten. Dies bedeutete das endgültige Aus für das, was von der einstigen DSR-Linienschifffahrt in Rostock noch übriggeblieben war.
Kurioserweise gab es im November des gleichen Jahres den Versuch, ein neues Linienschifffahrtsunternehmen mit Namen ROSTOCK-ATLANTIK-LINIE zu gründen. Die von Werner Pinnow, ehemaliger Chef von HAPAG-LLOYD (America), geführte Firma hielt sich vier Monate und wurde dann eingestellt. Die Hansestadt Rostock war mit 2 Millionen DM Verlust dabei.

Nach einer Orientierungsphase von zirka fünf Monaten machte HANJIN dann Ernst mit den drastischen Kostensenkungen. Neben der Schließung des Büros in Rostock wurden auch die Regionalbüros in Dubai und Genua geschlossen. Der langjährige Direktor von SENATOR LINES America und Sager-Vertraute Mike Diaz wurde in den Ruhestand versetzt und durch den ehemaligen Verkaufsleiter von HANJIN America, Ron Schley, ersetzt, der sich allerdings nur kurz im Sattel hielt. Das regionale Zentrum in San Francisco wurde geschlossen, das Hauptbüro für Nordamerika in South Plainfield, New Jersey, wurde in das HANJIN-eigene Gebäude in Paramus, NJ, verlegt. Dort wurde auch der gesamte Logistikbereich an HANJIN übergeben, die Stauplanzentralen in San Franzisco und Singapur wurden geschlossen und deren Funktionen von den HANJIN-Stauplanern in Long Beach und Pusan übernommen.
Auch in Europa gingen die meisten Marine Operations-Funktionen und der Europäische Inlandtransport von Bremen an die HANJIN-Europazentrale in der Hamburger Admiralitätsstraße. In Brasilien wurde das Projekt für ein geplantes südamerikanisches Regionalbüro aufgegeben und auch das Büro in Montreal wurde von zwölf auf vier Planstellen drastisch gekürzt.
Wieviel an Einsparungen dieser Kahlschlag unter dem Strich letztendlich brachte ist nicht genau bekannt, es dürfte aber einiges gewesen sein. Die Anzahl der Mitarbeiter sank um 118 auf 457.
Gegen Ende des Jahres 1997 geriet auch HANJIN zum ersten Mal in ernste Schwierigkeiten, als die asiatische Finanzkrise im Oktober auch die koreanische Wirtschaft in eine schwere Schieflage brachte. Die drastische Abwertung des koreanischen Won machte es z. B. für die südkoreanischen Konzerne sehr schwierig, in US-Dollar gemachte Schulden zu begleichen.



So musste HANJIN SHIPPING z. B. 17 Schiffe verkaufen und Personal abbauen. Neue Auslandsinvestitionen wurden auf Druck der Regierung auf Eis gelegt. Trotzdem wurden die großen strategischen Projekte weiter durchgezogen und Ende des Jahres in Long Beach das bisher größte Containerterminal der USA für HANJIN eröffnet.
Man merkte bei Gesprächen mit koreanischen Kollegen, dass die Entscheidung für die Übernahme von

DSR-SENATOR besonders beim mittleren Management nicht besonders populär war. Anscheinend waren die Gründe und die Motivation HANJIN-intern auch nicht besonders gut kommuniziert worden. Da inzwischen das eigene Kerngeschäft in Gefahr geriet, sahen viele die Neuerwerbung als zusätzlichen Klotz am Bein an.



GENOA SENATOR

Natürlich wurden alle Direktiven mit koreanischer Disziplin umgesetzt, aber man merkte schnell, dass die strukturell bedingten Kostennachteile des neu erworbenen deutschen Betriebsteils allein durch Appelle härter zu arbeiten und die Besetzung vieler Schlüsselpositionen mit HANJIN-Mitarbeitern (für die es sich oft als Karriere-Killer erwies) nicht beseitigt werden konnten.

Bereits die Unternehmensberater von ROLAND BERGER hatten DSR-SENATOR einen Nachteil bei den Tageskosten pro Containerstellplatz von zwei US Dollar pro Tag bescheinigt, d.h. DSR-SENATOR zahlte etwa 7 US Dollar pro Tag und Slot während die Marktraten zwischen 5 und 6 US Dollar lagen.

Bei einer Kapazität von 76.824 TEU gegen Ende 1997 wendete man also ca. 56 Millionen US-Dollar pro Jahr mehr auf, als die Kostenführer auf dem Markt. Damit sind im Grunde die Verluste erklärt. Also musste bei den Tonnagekosten angesetzt werden, d.h. bei den Charterverträgen.

Langfristig abgeschlossene Zeitcharter- oder Bareboatcharter-Verträge neu zu verhandeln bedeuteten damals eine sehr delikate Angelegenheit, nach hanseatischem Geschäftsverständnis eigentlich zutiefst unmoralisch, kam dies doch dem Wortbruch eines ehrbaren Kaufmanns gleich. Zudem gehörten die meisten Charterschiffe den damals in Deutschland sehr populären Schiffsbeteiligungsfonds. Die Fondsmanager und Fondsanleger mussten also davon überzeugt werden, dass eine Reduzierung der Charterraten (und damit eine Reduzierung der Fondsausschüttungen unter die im Prospekt anvisierten Beträge) das kleinere Übel gegenüber einer krachenden Insolvenz sei. Und so wurden dann im April 1998 die Fondsmanager von 31 betroffenen Schiffsfonds in das Hamburger Hotel „Vier Jahreszeiten" zu Gesprächen eingeladen. Die genauen Ergebnisse blieben natürlich vertraulich, aber letztlich wurden wohl Kompromisse gefunden, mit denen beide Seiten zunächst leben konnten.

Parallel zu den Bemühungen, die Tonnagekosten zu senken, ging jetzt das neue Servicekonzept der United Alliance in die heiße Phase. Der alte RTW wurde endgültig Geschichte, das neue Allianzkonzept wurde mit folgenden Diensten betrieben:

- Zwei Pendel-Dienste A und B zwischen Nordeuropa, Asien und der US-Westküste
- AMA-Service zwischen US-Ostküste, Mittelmeer, Nahem Osten und Südostasien
- AWP (All-Water-Pendulum) zwischen Nordeuropa, Asien und der US-Ostküste
- CEX (China-Europe-Express)
- AEC (ein neuer Dienst von UASC, zwischen Nordeuropa, Mittelmeer, Nahost und Fernost)
- CAX 1 und 2 (zwei Dienste zwischen Fernost und der US-Westküste)
- PNX 1 und 2 (zwei Dienste zwischen Fernost und der kanadischen und US-Westküste).

Der Kanada-Mittelmeer-Dienst wurde von DSR-SENATOR weiterhin außerhalb der Allianz betrieben, so wie auch die regionalen Dienste, von denen nach der Schließung des Büros in

Rostock etliche eingestellt wurden, wie 1998 der bereits erwähnte ASAM-Dienst. Der Westafrika-Combi-Service wurde stillgelegt und den relativ kleinen Südafrika-Containerdienst (der durch einen Slotchartervertrag mit MSC betrieben wurde) übertrug man an die DSR/STINNES Tochter in Hamburg, die weitgehend unabhängig agierte und für die sich HANJIN wenig interessierte (und die den Südafrika-Dienst übrigens heute noch betreibt).
DSR/STINNES änderte im gleichen Jahr den Namen in H. STINNES LINIEN GmbH, wurde 2002 an die DEUTSCHE SEEREEDEREI (und Prescher Anlagenbau) für ca. 14,5 Millionen DM verkauft und der Sitz sowie 35 Arbeitsplätze von der Elbe an die Warnow verlegt. Nach weiteren Eigentümerwechseln wird die jetzt als HUGO STINNES SCHIFFFAHRT firmierende GmbH im Rahmen der Hamburger VINETA-Gruppe immer noch von Rostock aus geführt und hat inzwischen sowohl DSR-SENATOR als auch HANJIN SHIPPING überlebt. Spezialisierung auf Nischen hat eben auch ihre Vorteile.

Es gab einige zaghafte Versuche bei DSR-SENATOR, neue regionale Dienste zu entwickeln, letztendlich wurde daraus aber nichts. So fanden im April 1998 Gespräche mit DECO-LINE in Hamburg statt, um die Möglichkeit eines gemeinsamen Nordeuropa-Westafrika-Dienstes zu sondieren. Die Entscheidungsvorlage wurde von den koreanischen Managern abgelehnt. Zehn Jahre später eröffnete HANJIN einen eigenen Westafrika-Dienst und startete wieder bei Null.
Insgesamt brachte die neue Allianzstruktur große Serviceverbesserungen für die großen globalen Dienste. Insbesondere die vielen direkten Anläufe in China entsprachen voll den neuen Marktanforderungen, denn die heute etwas ins Stocken geratene Globalisierung beschleunigte sich damals und ging mit dem Eintritt der VR China in die WTO (World Trade Organization) 2001 zeitweilig in den Turbo-Modus. Trotzdem hatte der Markt Schwierigkeiten, all die neue Kapazität aufzunehmen.
So wuchs das Angebot an Containerstellplätzen im Asien-USA Verkehr von 1995 bis 1998 um 32,4%, die Nachfrage jedoch nur um 16,4% (UNCTAD, Review of Maritime Transport 1999, S. 52).
Die Raten auf den wichtigsten Relationen sanken auch in der ersten Hälfte des Jahres 1998 und stabilisierten sich in der zweiten Jahreshälfte. Besondere Sorgen bereitete der Verkehr zwischen Europa und den USA. Obwohl es auch hier 1998 ein gesundes Wachstum des Transportvolumens gab (4% ostgehend und 9% westgehend), verfielen die Raten vom ersten Quartal 98 bis zum Ende des ersten Quartals 99 um 20% für die aus den USA ausgehende Fahrt und um 15% in der Gegenrichtung.
Die Gründe hierfür lagen in der verschärften Konkurrenz und der Änderung der Spielregeln auf diesem Markt. Nach ruinösen Ratenkriegen hatten die Reedereien 1992 das „Trans-Atlantic-Conference Agreement" (TACA) gegründet (bzw. die Vorgängerorganisation TAA, die 1994 von der EU für illegal erklärt wurde), das anfänglich 80% des Marktes beherrschte und so eine relativ starke Kontrolle über die Frachtraten ausübte. Neue Gesetzgebung in den USA (der Ocean Shipping Reform Act von 1998) und verschärfte Regeln der EU machten es dem Kartell schwerer, Preisdisziplin unter den Mitgliedern durchzusetzen und verbesserte die Verhandlungspositionen der Kunden, insbesondere durch die Einführung von vertraulichen Servicekontrakten. Obendrein verhängten die Wettbewerbshüter der EU im September 1998 Strafgelder in Höhe von ca. 273 Millionen Euro gegen aktive und ehemalige TACA-Mitglieder für angebliche Verletzungen des EU-Wettbewerbsrechtes. Davon war DSR-SENATOR mit 13,5 Millionen Euro und HANJIN mit 20,63 Mill. Euro betroffen. Der Fall zog sich hin bis zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg, der die Strafen 2003 schließlich aufhob. Bis dahin hingen sie wie ein finanzielles Damoklesschwert über den Linienreedereien.

Das Konzernmanagement in Seoul zeigte sich jedenfalls sehr unzufrieden mit den weiteren Verlusten des Jahres 1998. Hauptgeschäftsführer S. H. Rhee wurde gefeuert und durch Woo Kim ersetzt, bis dahin Chef der Planungsabteilung bei HANJIN SHIPPING.

Ein kurzes Zwischenhoch 1999/2000 – endlich Gewinn

Woo Kim hielt sich immerhin zwei Jahre im Amt. Unter seiner Führung setzte nochmal ein letzter Wachstumsschub ein, das neue Liniennetz kam voll zur Wirkung, die reduzierten Tonnagekosten schlugen voll durch und im Jahre 2000 wurde endlich zum ersten Mal ein Gewinn erzielt – 39 Millionen DM, auch dank der zwischenzeitlich etwas schwächelnden D-Mark.

Der Umsatz stieg von 1998 bis 2000 um 47% auf über drei Milliarden DM und die Transportleistung um 17% auf 99.1547 TEU. Im Folgejahr wurde die Marke von einer Million TEU überschritten. Vergessen waren die drastischen Personalkürzungen des Jahres 1997. Bis Ende des Jahres 2000 hatte sich die Anzahl der Mitarbeiter mit 893 wieder fast verdoppelt. Allerdings fand dieses Wachstum größtenteils außerhalb Deutschlands statt, nachdem der Verkauf und der Kundendienst in den wichtigsten Märkten wie China, Japan, USA und Kanada von eigenen Büros übernommen worden war. Wo immer möglich, wurden die DSR-SENATOR-Agenturen jetzt zusammen mit HANJIN-Büros angesiedelt. HANJIN übernahm die sogenannten „Backoffice"-Funktionen (wie Containerlogistik, Inlandtransporte, Import- und Exportdokumentation, Buchhaltung usw.) während die DSR-SENATOR-Teams sich auf Verkauf (im Innen- und Außendienst) und Ladungsbuchung konzentrierten. Offiziell arbeiteten die zwei kommerziellen Teams von HANJIN und DSR-SENATOR total unabhängig und auch in Konkurrenz zueinander, doch durch das Management der Backoffices besaßen die lokalen HANJIN-Manager natürlich einen ganz guten Überblick über die Kundenaktivitäten von DSR-SENATOR. In der Gegenrichtung flossen die Informationen oft nur über informelle Kanäle.

In den USA und Kanada z. B. wurden alle Agenturfunktionen übernommen und 17 eigene Verkaufsbüros eröffnet sowie 87 neue Mitarbeiter eingestellt, viele davon ehemalige INCHCAPE-Angestellte. Der Vertrag mit der alten Agentur ISS (INCHCAPE SHIPPING SERVICE) war gekündigt worden, aber die finanzielle Einigung über ausstehende Millionenforderungen in den USA sollte sich noch über Jahre hinziehen und endete schließlich mit einem Schiedsgerichtsverfahren in London, das INCHCAPE gewann. In Kanada gab es keine Streitpunkte.

Ende 1999 wurde auch – lange ersehnt – ein modernes Informationssystem eingeführt. Das NIS (New Information System) war eine Eigenentwicklung der HANJIN-Tochter CYBERLOGITEC auf Oracle-Basis und integrierte alle Geschäftsfunktionen von der Buchung bis zur Rechnungslegung. Vor allem im Backoffice wurde die Arbeit wesentlich produktiver und auch angenehmer, auch wenn man sich an die Logik der Abkürzungen und das koreanisch gefärbte Englisch der Hilfsfunktionen erst gewöhnen musste. So stand z. B. „VVD" im Buchungsmodul für „Vessel Voyage Direction", also die Reisenummer. Zusätzlich zum NIS wurde E-Mail mehr und mehr zum wichtigsten Kommunikationsmedium. Hinzu kam noch das HANJIN-interne Kommunikationssystem „Workflow" (später „My Ocean") und ein Instant-Messenger-System für Pop-up Nachrichten. Wie überall setzte auch in der Schifffahrt ein Überfluss an elektronischer Kommunikation ein.

Die Einführung des NIS verlief zum Teil recht chaotisch, vor allem für Ladung, die zwischen mehreren Diensten umgeladen wurde. So gab es z. B. Importladungen nach Kanada, die in Pakistan oder Saudi-Arabien noch mit dem alten System gebucht, aber dann auf Schiffe nach Kanada geladen wurden, die schon auf NIS-Reisen umgestellt waren. Das hatte zur Folge, dass Schiffe mit Ladung einliefen, für die kein Manifest an den Zoll übermittelt werden konnte. Umgekehrt waren Daten im System für Ladung, die sich gar nicht an Bord befand.

Ein paar sehr interessante Wochen für die Importabteilungen und die Verkäufer, die sich die Kundenbeschwerden anhörten. Die kanadische Eisenbahn CP RAIL konnte die langen Buchungsnummern des neuen Systems nicht verarbeiten. Das führte zu riesigen Problemen bei Exportbuchungen, da Container unter der korrekten Buchungsnummer des Reeders angeliefert werden mussten. Es dauerte Jahre, bis CP ihr System angepasst hatte. In der Zwischenzeit wurde mit manuellen Lösungen improvisiert.

Die Konzernspitze in Südkorea hatte Ende 1999 inzwischen andere Sorgen. Die Staatsanwaltschaft ermittelte erfolgreich gegen die Familie Cho wegen Steuerhinterziehung. Im Visier waren neben Soo-Ho Cho, dem Präsidenten von HANJIN SHIPPING, auch sein Bruder Yang Ho Cho (Präsident von KOREAN AIRLINES) und der Vater und Gründer der HANJIN-Gruppe, Choong Hoong Cho. Es kam zu Veränderungen im Top-Management. Soo-Ho Cho zog sich auf die Rolle eines „Vice Chairman" zurück und starb wenige Jahre später an Lungenkrebs. Präsident von HANJIN SHIPPING wurde Chang-Gil Kim, der nicht zur Familie Cho gehörte.



SENATOR-Flagge

Die Unternehmensstrategie für DSEN, wie DSR-SENATOR unternehmensintern abgekürzt wurde, war selbst für leitende Angestellte immer noch nicht klar definiert. Bis auf die Forderung profitabel zu arbeiten, kamen von der Konzernspitze in Seoul wenig konkrete Anregungen, in welche Richtung man die neu erworbene Tochter nun eigentlich weiterentwickeln wollte: Als zweite Marke mit mehr europäischem Image, vielleicht als Kernstück von HANJIN Europa mit Schwerpunkt innereuropäischer Feederverkehre? Als eine separate Verkaufsorganisation, die sich mehr auf kleine und mittlere Kunden sowie auf Spediteure konzentriert, während HANJIN die großen Exporteure und Handelshäuser bedient? Als regionaler Nischenspezialist? Klare Ansagen existierten hierzu nicht.
Immerhin gab man dem Management in Bremen die Mittel, um wieder mehr in Werbung und PR zu investieren. In der Mitte des Jahres 2000 wurde das „DSR" aus dem Namen gestrichen und verschwand so endgültig von den Weltmeeren. Man firmierte weiter als SENATOR LINES GmbH und startete eine weltweite Image-Kampagne mit Anzeigen, neuen Firmenbroschüren und einer aufpolierten Webseite. Auch Schiffsnamen wurden geändert, wenn sie noch das „DSR" im Namen trugen. So wurde die DSR ROSTOCK zur ROSTOCK SENATOR, die DSR SENATOR zur BAYKAL SENATOR usw.
Die DEUTSCHE SEEREEDEREI war Ende 1999 bereits völlig als Gesellschafterin ausgeschieden, nur die Reederei F.LAEISZ verblieb als Minderheitsgesellschafterin mit 10 % Anteil neben der Bremer HIBEG mit ebenfalls 10 %.
Mit der kleinen finanziellen Flexibilität, die der Gewinn von 2000 brachte, leistete man sich einige Investitionen. So wurde zum ersten Mal seit der Fusion in eigene Container investiert, als 2001 bei JINDO und CIMC insgesamt 14.000 neue 40-Fuß-Einheiten bestellt und dann in Südkorea und in China ausgeliefert wurden. SENATOR LINES war auch Gründungsmitglied des im Dezember 2000 ins Leben gerufenen Internet-Portals GT-Nexus, neben INTTRA und Cargosmart das erste der neu entstandenen E-Commerce-Portale für die Linienschifffahrt.



ROSTOCK SENATOR



DSR SENATOR SACHSEN

Dafür, dass die Bäume nicht in den Himmel wuchsen, sorgte auch CHO YANG. Der langjährige TRICON-Partner befand sich schon lange in finanziell schwerem Wetter. Bereits zu Weihnachten 1997 zirkulierten erstmals Gerüchte einer Insolvenz, und Fahrplan-Experten von DSR-SENATOR verbrachten die Feiertage im Büro, um einen Notfallfahrplan ohne die CHO YANG-Schiffe auszuarbeiten. Das Gerücht erwies sich dann auch nur als solches, es handelte sich um eine andere kleinere südkoreanische Trampreederei, die tatsächlich pleite ging. Im Mai 2001 war es dann tatsächlich soweit und das Familienunternehmen mit dem weißen „P" auf der roten Kontorflagge war bankrott. CHO YANG war bereits kurz vorher aus der Allianz gedrängt worden, um Beschlagnahmungen von Schiffen und Ladung durch deren Gläubiger zu vermeiden: Man spricht von 20 Millionen US-Dollar Chartermiete, die CHO YANG an Containerreeder schuldete. SENATOR LINES trat in die Charter von vier dieser Containerschiffe ein, die von F.LAEISZ bereedert wurden und verlor selbst ca. 10 Millionen US Dollar an der CHO YANG-Pleite.

Um nach dem Verlust von CHO YANG mit den konkurrierenden Gruppen GRAND ALLIANCE und NEW WORLD ALLIANCE mitzuhalten, wurde im November 2001 eine neue globale Allianz aus HANJIN, der chinesischen COSCO, der taiwanesischen YANG MING LINE und der japanischen K-LINE aus der Taufe gehoben.

Die Mitgliedschaft wurde nur durch HANJIN wahrgenommen, SENATOR LINES saß in der neuen CYKH-Allianz nicht mehr mit am Tisch, sondern wurde aus Seoul informiert, welche Entscheidungen die Partner getroffen hatten. Strategisch bedeutete es einen wichtigen Schritt. Von einer Kapazität von 277.000 TEU und 85 Schiffen der UNITED ALLIANCE im Jahre 2000 wuchs man auf 1.046.991 TEU und 354 Schiffe im Jahre 2006. Vier Jahre später wuchs die Slotkapazität noch einmal um 50 %. (Strategic Alliances in Container Liner Shipping, Panayides / Wiedmer, S. 31). HANJIN war damit größtes Mitglied der größten Allianz



CANADA SENATOR

von Containerreedern und hatte damit vorläufig einen Einfluss, der ihren Marktanteil und ihr Kapital weit überstieg.
Im Fernost-Europa Verkehr und auf dem Transpazifik bot CYKH ein sehr wettbewerbsfähiges Produkt an, was auch SENATOR durch höhere Abfahrtsfrequenzen und bessere Transitzeiten zugute kam. Der Kanada-Mittelmeer-Dienst wurde von SENATOR LINES weiterhin außerhalb der Allianz-Struktur betrieben. Im Mai 2001 erfolgte hier ein weiterer Kapazitätssprung. Das MS CANADA SENATOR eröffnete die Ära der 2000-TEU-Schiffe im Montreal-Mittelmeer Fahrtgebiet.
Auch in der Schifffahrt prägte sich der 11. September 2001 als wichtige Zäsur ein. Der Terroranschlag auf das World Trade Center in New York veranlasste nicht nur kurzfristige Maßnahmen wie Hafenschließungen und zeitweilig höhere Versicherungskosten, sondern er sorgte auch für eine riesige Welle neuer, strenger Sicherheitsmaßnahmen. Schiffe und Häfen wurden praktisch zu Hochsicherheitszonen mit sehr eingeschränktem Zugang, die Bürokratie nahm enorm zu, die Anforderungen der diversen Zollverwaltungen und sonstigen Sicherheitsdienste an Geschwindigkeit und Genauigkeit der Ladungs-, Crew- und Passagiermanifeste steigerte sich rasant und führte zur Einführung neuer und komplexer IT-Systeme, Schnittstellen und Sicherheitsprotokolle (und drakonischer Strafen für Verstöße). Für die Mitarbeiter von SENATOR und HANJIN bedeutete das hauptsächlich mehr Arbeit und zusätzliches Training.

Konzept DSEN 2002 – bye, bye America

Auch wenn 2001 zum ersten Mal über eine Million TEU befördert wurden, lag das Unternehmensergebnis doch „unter den Erwartungen". Die Verluste aus den CHO YANG-Außenständen haben sicher auch nicht geholfen. Daher blieb Hyo Keun Ho, der Woo Kim 2001 als Präsident von SENATOR LINES ablöste, auch nicht lange im Amt. Nachdem man drei südkoreanische Geschäftsführer innerhalb von fünf Jahren erlebt hatte, wurde es jetzt wieder mit einem deutschen CEO versucht. Hans-Hermann Mohr, langjähriger Chef von CONTSHIP Deutschland, kurzzeitiger Direktor des Containerterminals in Dortmund und stellvertretender Chef von HANJIN Europa, hielt sich dann immerhin sieben Jahre bis zum Ende von SENATOR LINES. In dieser Zeit war SENATOR LINES überwiegend profitabel, allerdings um den Preis sehr schmerzhafter Einschnitte.
Mohr's Vision: SENATOR LINES - eine Containerlinie mit Schwerpunkt im Verkehr zwischen Asien und Europa (einschließlich Mittelmeer), die hauptsächlich mit großen Seefrachtspeditionen zusammenarbeitet und diesen einen exzellenten Service bietet. Kurz nach seiner Ernennung im Juli 2002 wurde Ende September der Betriebsrat und wenig später die Presse über die geplanten Serviceänderungen und Entlassungen informiert. Der Sanierungsplan sah die Einstellung aller Nordamerikadienste zum Jahresende 2002 vor (mit Ausnahme



HONGKONG SENATOR

des immer noch profitablen Kanada-Mittelmeer-Dienstes), Schließung aller Büros in den USA und in Kanada (mit Ausnahme von Montreal und Toronto), Abbau von 96 Stellen in Deutschland durch Schließung der Inlandbüros in Düsseldorf und München sowie Personalreduzierungen in Frankfurt, Hamburg und Bremen. Ein kompletter Umzug von Bremen nach Hamburg, wohl kurzzeitig in Erwägung, wurde dann aber verworfen.
Besonders für die amerikanischen Kollegen bedeutete das natürlich einen harten Schlag. Sie hatten somit drei Monate Zeit, die alten Servicekontrakte an HANJIN zu übergeben oder zu kündigen, die laufenden Geschäfte weiter zu bearbeiten und sich gleichzeitig neue Jobs zu suchen. Die Moral war selbstverständlich dementsprechend, vor allem bei den Kollegen, die seit dem Start der SENATOR LINIE 1987 mit allen Höhen und Tiefen fünfzehn Jahre lang durchgehalten hatten. Die von SENATOR LINES genutzte Schiffs- und Containerkapazität wurde voll von HANJIN übernommen, d.h. auf Konzernebene wurden keinerlei Betriebskosten eingespart, sondern lediglich Umsätze, die für eine Tochterfirma unprofitabel waren, zurück zur Muttergesellschaft verlagert, wo sie plötzlich Profit abwarfen oder mit anderen Gewinnen verrechnet werden konnten. HANJIN verdiente 2003 trotz Übernahme der angeblich unprofitablen Transatlantik- und Transpazifikvolumen von SENATOR noch einen operativen Gewinn von 370 Millionen US-Dollar.
Die Entscheidung, aus dem Transatlantikverkehr auszusteigen, wurde genau am unteren Wendepunkt der Preiskurve gemacht, 2003 stiegen die Raten von Europa in die USA wieder um 17 % und Ende 2005 lagen die Preise um fast 60 % höher.
Hans-Hermann Mohr konnte ebenfalls einen Gewinn vorweisen: Der Abbau der Kapazität um 40 % und die Halbierung des Personals von 900 auf 467 Beschäftigte führten zu einem Ergebnis von 40 Millionen Euro, im Folgejahr 2004 erhöht auf 60,6 Millionen Euro. Das dürfte, zehn Jahre nach der Fusion von DSR-LINES und SENATOR LINIE, das höchste jemals erzielte Ergebnis gewesen sein. Das Jubiläum wurde übrigens öffentlich nicht besonders erwähnt, geschweige denn gefeiert.

Der Kanada–Mittelmeer-Dienst verblieb als einziger nordamerikanischer Geschäftsbereich. Schließlich trug er auch mit 7,4 Millionen US Dollar 2003 ca. 16 % zum Unternehmensgewinn bei. Das SENATOR LINES-Büro in Montreal unterstand jetzt direkt dem LINE Management



PUNJAB SENATOR (24.01.2001)

in Bremen und kümmerte sich um den Verkauf in Québec und den westlichen Provinzen Kanadas, da auch das Verkaufsbüro in Vancouver geschlossen wurde. Für Toronto und die umliegende Provinz Ontario zeichnete weiterhin ein lokales SENATOR-Verkaufsteam verantwortlich und für die Gegend im Bereich der Großen Seen in den USA zwei Mitarbeiter von HANJIN Chicago. Diese schlanke Organisation funktionierte sehr gut. Gelegentlich notwendige Meetings mit großen Kunden in den USA, wie z.B. Nestlé in Glendale, Kalifornien oder Michelin in Greenville, South Carolina wurden vom Management in Montreal wahrgenommen.
Inzwischen setzte sich der Exodus führender Mitarbeiter fort. Unmittelbar nach der Übernahme durch HANJIN hatte eine erste Welle eingesetzt, bei der unter anderem Gerd Nausch und Dr. Michael Knauer zur CONTI Reederei in Putzbrunn gingen und Dr. K.-L. Zerbin von Bremen zu DSR/STINNES in Hamburg wechselte. 1999 ging Eberhard Walther, zuletzt Vice President Corporate Marketing and Sales zurück in seine Wahlheimat Zypern. 2002 setzte eine zweite Welle ein. So ging Geschäftsführer Jan-Boje Steffens zur RICKMERS LINIE nach Hamburg und nach der Einstellung der USA-Dienste entschloss sich Direktorin Frau Gabriele Reiter zu den DEUTSCHEN AFRIKA LINIEN an der Hamburger Palmaille zu wechseln. Im März 2003 verabschiedete sich auch der langjährige DSR-Geschäftsführer Heinz Bartkowski, zuletzt Managing Director Europe, um nur einige zu erwähnen.

Neue Produkte wurden in den letzten Jahren von SENATOR LINES nicht mehr entwickelt, aber Anfang 2004 wurde es in Kanada noch einmal interessant. Die französische Reederei CMA-CGM, die israelische ZIM und EVERGREEN aus Taiwan hatten einen neuen Liniendienst zwischen Nordeuropa und Montreal aus der Taufe gehoben, wobei jeder Partner ein Schiff stellte. Kalkuliert war ein wöchentlicher Dienst mit 21 Tagen Rundreisezeit.
SENATOR LINES zeigte auch Interesse und fand bei CMA-CGM offene Ohren. Kurzfristig wurde ein Slotcharter-Abkommen mit dem neuen Partner in Marseille geschlossen. Die anderen Linien hatten keine Einwände. Dank der guten Marktkontakte auf beiden Seiten des Atlantiks gelang es sehr schnell, die nicht allzu große Allokation (Verteilung der verfügbaren Produktionsfaktoren auf die verschiedenen Produktionsmöglichkeiten in einer Volkswirtschaft) auf diesem Dienst zu füllen. Dies hätte endlich den Wiedereinstieg in einen, wenn auch kleinen Wachstumstrend bedeuten können, aber leider stand dieser neue Dienst unter keinem guten Stern: Während das von CMA-CGM gestellte Schiff sich gut bewährte, verfügten EVERGREEN und ZIM über weniger Glück. Die von ihnen gecharterten Schwesterschiffe eines asiatischen Reeders erwiesen sich als echte Seelenverkäufer, die bei jeder Hafenstaatkontrolle durchfielen und so endlose Zeit mit dem Abstellen von Mängeln verbummelten. Auf



PEMBROKE SENATOR

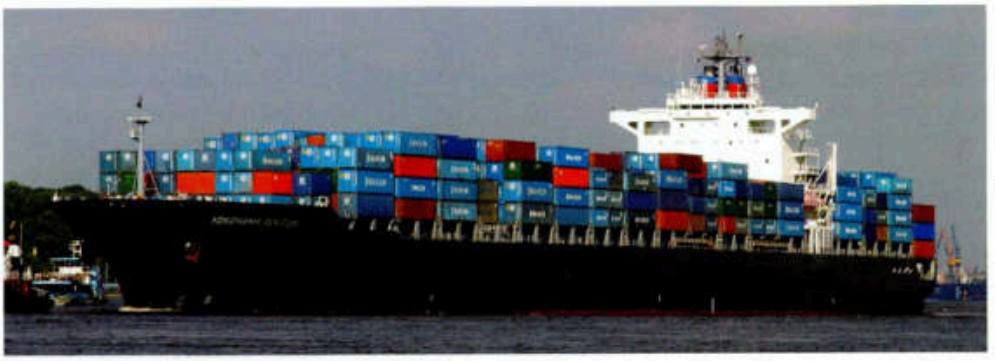
diese Weise hinkten sie immer weit hinter dem Fahrplan her. Es kam so weit, dass planmäßige Abfahrten unmöglich wurden und Kunden anfingen, diese Schiffe zu meiden. Im April 2005 beendeten die Partner diese Agonie und stellten den Dienst ein. CMA-CGM kam bei HAPAG-LLOYD mit einem neuen Slot-Deal unter, während die anderen Mitglieder dieses kleinen Konsortiums den Markt verließen.

Im August 2005 kaufte TUI, die damalige Muttergesellschaft von HAPAG-LLOYD, die Aktienmehrheit der kanadisch-britischen CP SHIPS für 2,1 Milliarden US Dollar. Damit war HAPAG-LLOYD jetzt auch Partner von SENATOR LINES im Kanada-Mittelmeer-Dienst, der weiterhin reibungslos weiterlief. Die Zusammenarbeit zwischen Bremen und Hamburg funktionierte hier. HAPAG-LLOYD trat auch in die Mittelmeer-Kanada-Konferenz (MEDCAN) ein, die seit 1995 für eine gewisse Stabilität im Markt gesorgt hatte.

Im folgenden Jahr entschied die Europäische Union jedoch, den Ausnahmestatus, den Linienkonferenzen bis dahin im Wettbewerbsrecht der EU besaßen, abzuschaffen. Dies trat zwei Jahre später, im Oktober 2008 in Kraft und wurde mit einem letzten Dinner in Montreal gefeiert.

Insgesamt zeigte sich 2005 noch als ein gutes Jahr für SENATOR LINES. Man erzielte einen Vorsteuergewinn von 47,4 Millionen EUR und konnte den Kunden 17 Liniendienste anbieten. Der Löwenanteil der Schiffskapazität wurde von HANJIN eingekauft, SENATOR selbst betrieb inzwischen nur noch fünf Schiffe.

Nach mehreren profitablen Jahren sah es aus, als befände sich die Reederei langsam in ruhigerem Fahrwasser und die scharfen Einschnitte des Jahres 2002 mit der Aufgabe der USA-Verkehre hätten sich gelohnt. Man hielt jedes Jahr im Frühling ein internationales Sales Meeting ab, zu dem die Leiter aller größeren Agenturen nach Bremen pilgerten, um mit dem Trade Management die Budget-Erfüllung für das laufende Jahr zu besprechen und sich am Rande mit allen Fachabteilungen zu treffen. Nachdem das „DSR-Journal" schon lange eingestellt worden war, gab es auch wieder eine Mitarbeiterzeitung, genannt „Senator's Lounge" (der Apostroph war sehr wichtig, wollte man doch keinen Ärger mit der Lufthansa). Auf 24 Seiten wurden, im Stile eines Unterhaltungsmagazins, Unternehmensnachrichten neben



YOKOHAMA SENATOR

allgemeinen Schifffahrtsthemen, aber auch Preisausschreiben oder Buchbesprechungen präsentiert.

„Concept 2007" – der Vorhang fällt

Die Boomjahre der Containerschifffahrt 2004 und 2005, in denen alle Reeder viel Geld verdienten (und es zumeist wieder in Neubauprojekte steckten) und auch die Charterraten steil in die Höhe schnellten, kamen in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 langsam zu einem Ende.

Wieder wurden viel zu viele Neubauten in Dienst gestellt, das Angebot an Schiffsraum wuchs noch schneller als der damals ohnehin rasant wachsende Welthandel. So setzte die EMMA MAERSK im September 2006 mit 14.770 TEU einen neuen Größenrekord für Containerschiffe. Die größten Neubauten gingen zumeist in den Asien-Europa-Verkehr, wo die westgehenden Raten von Mitte 2005 bis Mitte 2006 um 20 % abbröckelten. Bei den bestenfalls zumeist einstelligen Gewinnmargen in der Containerschifffahrt schrieben die meisten Reeder im ersten Halbjahr rote Zahlen, auch wegen stark gestiegener Treibstoffkosten. Das sorgte natürlich auch in der Martinistraße in Bremen bei SENATOR LINES für schwere Kopfschmerzen. HANJIN konnte und wollte keine Rückkehr in die Verlustzone akzeptieren (war aber auch nicht bereit, die Slotpreise für SENATOR zu senken) und das Team um Hans-Hermann Mohr arbeitete das nächste Sanierungspaket aus.

Diesmal wurde nicht die Heckenschere, sondern die Kettensäge angesetzt. Am 21. September 2006 veröffentlichte die Geschäftsleitung das „Concept 2007". Dies sah vor, ab Januar 2007 nur noch 12 statt 17 Liniendienste zu betreiben, alle Zweigbüros mit Ausnahme Deutschland, Großbritannien, Kanada und China zu schließen, Schließung der Regionalbüros für Nordeuropa, Mittelmeer und Asien, Schließung des Hamburger Agenturbüros und Konzentration des gesamten deutschen Kundendienstes in Bremen usw.

Das verbliebene Liniennetz wurde von drei Managern in Bremen geführt – Axel Meier, Mark Ehlers und Jens Philippi. Dazu wurde das Head Office völlig umstrukturiert und verkleinert, das Market Management unter Wilfried Seifert (ehemals langjähriger DSR-Vertreter in England) wurde aufgelöst. Die wöchentlich angebotene Schiffskapazität sank um die Hälfte, von 6824 auf 3292 TEU. SENATOR LINES hörte auch auf, in eigenem Namen Schiffe zu chartern, sondern kaufte nur noch direkt Slots von HANJIN. Einzige Ausnahme war der Kanada-Dienst, in dem HANJIN nicht präsent war.

Die Frachtraten zogen ab dem zweiten Quartal 2007 wieder stark an und SENATOR rettete sich aus dem Geschäftsjahr mit einem kleinen operativen Gewinn von 14 Millionen US Dollar. Leider zogen schon 2008 wieder sehr dunkle Wolken auf. Die große Finanzkrise brachte nach dem Erdbeben an der Wallstreet auch einen heftigen kurzfristigen Einbruch des

Welthandels mit sich. So sank das Volumen im Asien-Europa-Verkehr 2008 um 15 % und die Raten begannen wieder der Schwerkraft zu gehorchen. Anfang 2009 lagen die Raten im für SENATOR LINES wichtigsten Fernost-Europa-Markt 80 % unter den Boomraten von 2007. Wenn man die Zuschläge und Terminal Handling Charges heraus rechnete, kam man auf effektive Nettoseefrachtraten von Null.
So wurde 2009 das bisher wirtschaftlich schlimmste Jahr in der Geschichte der Containerschifffahrt. Insgesamt verloren die Linien ca. 19,4 Milliarden US Dollar (gegenüber fünf Milliarden US Dollar Gewinn im Vorjahr). Die Industrie erholte sich übrigens ziemlich schnell und verbuchte 2010 schon wieder 17 Milliarden US Dollar Gewinne. Da war SENATOR LINES allerdings schon nicht mehr dabei. Das Konzernmanagement in Seoul hielt offenbar die Zeit für gekommen, sich von der deutschen Tochter zu trennen, die ohnehin wirtschaftlich zu einer unbedeutenden Größe geworden war.
Man hatte eine Pressemitteilung vorbereitet, welche die Einstellung des aktiven Schifffahrtsgeschäftes zum Monatsende Februar 2009 ankündigte und die am 4. Februar bei Geschäftsbeginn in Deutschland an die Mitarbeiter und die Presse gehen sollte. Leider hatte die HANJIN-Presseabteilung in Korea den Finger zu schnell am Abzug und schickte die Mitteilung schon an die Medien in Asien. So kam es, dass die Kollegen in Deutschland bei Tagesbeginn schon die Nachricht vom Ende ihres Arbeitgebers im Internet oder in Emails von Kollegen und Kunden aus Asien lesen konnten. Es gab vorher schon einige Spekulationen, als das für Februar angesetzte jährliche Verkaufsmeeting ohne Angabe von Gründen plötzlich abgesagt wurde, aber mit einem totalen Aus hatten doch die Wenigsten gerechnet.
Trotz berechtigter Sorge um die Zukunft verlief die Abwicklung des Betriebes ruhig und professionell. Es wurden Betriebsvereinbarungen über Abfindungen und Beschäftigungsgesellschaften geschlossen. Alle außenstehenden Forderungen wurden beglichen. Es handelte sich schließlich um eine geordnete Geschäftsaufgabe, keine Insolvenz und in der Schifffahrt recht selten.
Dank der sehr guten Arbeitsmarktlage in Deutschland ab 2010 fanden die Meisten, vor allem die jüngeren Mitarbeiter, relativ schnell wieder neue Jobs in Bremen oder Hamburg. Auch die Azubis konnten ihre Lehre fortsetzen. Einige von ihnen hatten bereits Praktika in ausländischen SENATOR-Zweigbüros gemacht.

Epilog

Über die Zukunft des Kanada-Dienstes nach der Schließung von SENATOR LINES hatte sich übrigens niemand bei HANJIN Gedanken gemacht. Eigentlich wollte man die Büros in Montreal und Toronto gleich schließen. Eine sofortige Aufgabe des Dienstes war aber nicht möglich, da der Vertrag mit HAPAG-LLOYD eine lange Kündigungsfrist besaß. Daran, den Dienst selbst weiterzuführen, hatte auch niemand gedacht. Von dem bereits gekündigten SENATOR-Personal wurde eine schnelle Marktstudie angefordert, die man durchrechnete und sich entschied, den Dienst weiterzuführen. Die Kunden bei der Stange zu halten, war in dieser Übergangszeit natürlich sehr schwierig, da die meisten fürchteten, nach der Schließung von SENATOR draußen in der Kälte zu stehen. Hinzu kam, dass Dienstleister wie Trucker oder die Eisenbahngesellschaft CANADIAN PACIFIC nervös wurden, weil sie fürchteten, nicht mehr bezahlt zu werden. (Zu oft hatten Linien wie CHO YANG oder NORASIA über Nacht ihre Büros geschlossen und viele unbezahlte Rechnungen zurückgelassen). Es kam zu wirklich bizarren Diskussionen. So forderte die Eisenbahn Vorkasse für Bahntransporte, konnte aber nicht erklären, gegen welche Rechnungen man die bezahlen sollte, insbesondere für Exportcontainer, die noch gar nicht gebucht waren. Letztendlich siegte aber die Vernunft und die Hoffnung, mit HANJIN weiter neue Geschäfte zu machen. Bis auf

zwei Deutsche gingen alle kanadischen Mitarbeiter von SENATOR LINES zu HANJIN, die MONTREAL SENATOR wurde in HANJIN MONTREAL umbenannt und fuhr weiter.
HANJIN SHIPPING meldete am 31. August 2016 Konkurs an. Es war die bis dahin größte Pleite in der Containerschifffahrt. Der Kanada-Mittelmeerdienst wird heute von HAPAG-LLOYD alleine betrieben.
Das Spiel war vorbei.

(Im September 2023 erschien das Taschenbuch „DSR-LINES intern – Vom schnellen Aufbau und langsamen Ende der DDR-Handelsflotte", (Hrsg. Gerd Peters). Dirk Peters, der Autor obigen BG-Beitrages, ist neben dem Herausgeber, H. J. Marnau und P. Jungnickel Mitautor jenes Buches. Der von ihm ursprünglich den BORDGESCHICHTEN angebotene obige Text wurde auch in diesen Titel übernommen. – Redaktion)



Game over

Werner Fischer

Flaschenpost

Am 7. Dezember 2000 erschien im Editorial der Illustrierten STERN eine Kolumne des Chefredakteurs Thomas Osterkorn, in welcher die Leser aufgefordert wurden, eine paar Zeilen auf eine Reise ins Unbekannte zu schicken. Der STERN würde diese Botschaften in Flaschen verpacken, samt Finderlohn und Rückporto. Diese Flaschenpostsendungen würden sodann an die hochtechnisierte STARSHIP bei ihrer „Millenium Voyage" um die Welt übergeben, eine Strecke mitgenommen und bei Ankunft im Süd-Äquatorial-Strom dem Meer übergeben, in der Hoffnung, dass diese irgendwann und -wo an den Küsten von Nord- und Südatlantik angeschwemmt würden. Zugleich würde die Illustrierte eine Auswahl der Botschaften abdrucken und die Leser über gefundene Flaschen auf dem Laufenden halten.
Ich hatte während meiner Seefahrtszeit schon gewisse ungute Erfahrungen mit Flaschenpostsendungen gemacht und sah mich beim Lesen dieses Textes während einer ruhigen Stunde in meinem Büro in Hessen veranlasst, Verbindung mit dem STERN aufzunehmen. Nach netten Gesprächen mit Mitarbeitern der Zeitschrift wollte auch ich zu den Auserwählten gehören, die ihre Botschaft mit der STARSHIP auf Reisen schicken dürften.
Meine Botschaft in der Flasche, wie sie auch dann im STERN zu lesen war, lautete:
„Lieber unbekannter Empfänger meiner Flaschenpost!
Ehemaliger Bootsmann Fischer, Seemann mit 30jähriger Praxis auf den Meeren, sendet diese Zeilen. Die Deutsche Seereederei Rostock und Wismar waren meine Heimathäfen. Eine Zeitlang zählte die Flaschenpost zu meinem Hobby. Leider wurde mir dies zum Verhängnis und ein jähes Ende gesetzt. Ich wurde durch Mitarbeiter der ‚Staatssicherheit' Berlin verhört – mit dem Ergebnis: 3 Monate Strafversetzung zur Werft nach Wismar und sofortige Einstellung weiterer Flaschenpost.
Mit meiner Botschaft möchte ich den Wunsch verbinden, dass es nie wieder ein System geben soll, das seine Mitstreiter ermächtigt, derart in die Privatsphäre seiner Mitmenschen einzugreifen und ihre Freiheit einzuengen.
Sollte diese Zeilen ein Seemann finden, allzeit gute Fahrt! Im Januar 2001"



Ein Dresdner sammelt mit Flaschenpost Freunde im Westen

Dresden, 17. 9./zad Auf ungewöhnliche Weise sammelt der Dresdener Werner Fischer Freunde im Westen: Er ist Seemann auf einem Schiff der „DDR"-Handelsmarine und wirft bei jeder seiner Fahrten auf hoher See eine Flaschenpost ins Meer.

Von 61 „abgeschickten" Flaschen brachten 19 den gewünschten Erfolg, die restlichen tauchten nie wieder auf.

Zu seinen engsten Freunden im Westen gehört eine dänische Schulklasse. Ein Schüler fand Fischers Flaschenpost und gab sie seinem Lehrer. Seitdem unterhält die Klasse mit ihm regen Briefkontakt. Die Schüler bessern ihre Deutschkenntnisse auf und schicken dem Seemann zu Weihnachten ihre Zeichnungen.

Die jüngste Flaschenpost fand ein Bundesbürger an der Nordsee.

Artikel aus der „BZ"

Der STERN teilte mir im Februar 2001 mit: „Wir bedanken uns herzlich, dass Sie an unserer Aktion ‚Flaschenpost' teilgenommen haben, und freuen uns, Ihnen sagen zu können, dass Ihre Botschaft gemeinsam mit 99 weiteren ihre Reise im März dieses Jahres antreten wird. Die Flaschenpost wird von einem *stern*-Kollegen an Bord der ‚Starship' gebracht und im März nördlich der Insel St. Helena dem Atlantik übereignet."

Zur Erklärung dieses, meines Wunsches ist die Vorgeschichte von Bedeutung. In meiner „Akte" fand ich auch ein Schreiben des Ministeriums für Staatssicherheit, Abteilung Hafen vom 15.10. (Jahr von der BStU gelöscht – 1981) mit dem Inhalt: „Am 17.09. (Jahr gelöscht) erschien auf der Seite 68 der Westberliner Tageszeitung ‚BZ' beiliegender Artikel. Ermittlungen ergaben, daß es sich bei dem genannten Dresdner Bürger um Fischer, Werner (...) Beruf Schiffszimmermann, parteilos, nicht vorbestraft, operativ bisher nichts angefallen, handelt. Aus den in der Abteilung Hafen vorhandenen VSH-Unterlagen (Vorverdichtungs-, Such- und Hinweiskartei – Redaktion) und sofort durchgeführten Betriebsermittlungen geht hervor, dass Fischer seit 1962 Angehöriger des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock ist und in dieser Zeit zuerst als Matrose und seit 1970 als Bootsmann auf verschiedenen Schiffen unserer Handelsflotte eingesetzt war.
Fischer wird als tüchtiger und zuverlässiger Bootsmann eingeschätzt, der sich mehrmals in komplizierten Situationen im Bordbetrieb auszeichnen konnte. Da vorgesehen war, ihn auf der zentralen Festveranstaltung aus Anlass des Tages der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft für seine langjährigen, hervorragenden fachlichen Leistungen und seine nachgewiesene (... gelöscht) Standhaftigkeit mit dem Titel „Verdienter Seemann des Volkes auszuzeichnen, wurde mit ihm ..." (Zitatende) ... ein „Gespräch" geführt, auf das noch eingegangen werden soll. Zuerst jedoch der Inhalt des Artikels aus der BZ unter der Überschrift *Ein Dresdner sammelt mit Flaschenpost Freunde im Westen*
„Auf ungewöhnliche Weise sammelt der Dresdner Werner Fischer Freunde im Westen: Er ist Seemann auf einem Schiff der ‚DDR'-Handelsmarine und wirft bei jeder seiner Fahrten auf hoher See eine Flaschenpost ins Meer.
Von 61 ‚abgeschickten' Flaschen brachten 19 den gewünschten Erfolg, die restlichen tauchten nie wieder auf.

Zu seinen engsten Freunden im Westen gehört eine dänische Schulklasse. Ein Schüler fand Fischers Flaschenpost und gab sie seinem Lehrer. Seitdem unterhält die Klasse mit ihm regen Briefkontakt. Die Schüler bessern ihre Deutschkenntnisse auf und schicken dem Seemann zu Weihnachten ihre Zeichnungen. Die jüngste Flaschenpost fand ein Bundesbürger an der Nordsee."

Zu diesem Fund schrieben die „Sylter Nachrichten" am 12. Januar 2013 unter dem Titel *Flaschenpost aus dem Ostblock:* „Es war der 7. Juni 1980, als der Seemann Werner Fischer eine Flaschenpost von Bord der MS Altmark in die Nordsee schleuderte. Das Handelsschiff war auf dem Weg von Wismar nach Syrien und fuhr unter der Flagge der Deutschen Demokratischen Republik.

Flaschenpost aus dem Ostblock

Im Sommer 1980 fand der Sylter Erk-Uwe Schrahé eine Flaschenpost / Absender Werner Fischer wurde kurz darauf von der Stasi verhört

T/DRESDEN Es war der 7. Juni 1980, er Seemann Werner Fischer eine chenpost von Bord der MS Altmark in die Nordsee schleuderte. Das Handelsschiff war auf dem Weg von Wismar nach Syrien und fuhr unter der Flagge der Deutschen Demokratischen Republik.

Rund einen Monat später schlenderte der Rantumer Erk-Uwe Schrahé mit seinem Sohn am Strand entlang. „Plötzlich zeigte mir Olaf eine Flasche und bei genauerer Betrachtung war klar, dass die eine Nachricht enthielt", berichtet Erk-Uwe Schrahé . Der Absender habe Ort und Zeit der Aufgabe genannt, den Finder gegrüßt und um Antwort gebeten. So schrieb Schrahé vor 32 Jahren den

„Meine schwimmende Post hat mir viele interessante Kontakte beschert."

Werner Fischer
Seemann und Flaschenpost-Versender

ersten Brief an Werner Fischer, um ihm



Der Sylter Erk-Uwe Schrahé und sein Sohn Olaf fanden eine solche Flaschenpost im Sommer 1980 in Rantum. ARCHIV DEPP

Zeitungsausschnitt aus den „Sylter Nachrichten"

Rund einen Monat später schlenderte der Rantumer Erk-Uwe Schrahè mit seinem Sohn am Strand entlang. Plötzlich zeigte mir Olaf eine Flasche und bei genauer Betrachtung war klar, dass die eine Nachricht enthielt', berichtet Erk-Uwe Schrahè. Der Absender habe Ort und Zeit der Aufgabe genannt, den Finder gegrüßt und um Antwort gebeten. So schrieb Schrahè den ersten Brief an Werner Fischer, um ihm von dem Reiseweg der Flaschenpost zu erzählen."
Dieser Brief erreichte den Empfänger erst, als ich ihn in meiner „Akte" fand und mich dann beim Absender dafür bedanken konnte.

Für die Auszeichnung als „Verdienter Seemann" zum Tag der Seeverkehrswirtschaft 1981 flog ich von Zypern nach Hause. Nachdem ich die Einladung zur Auszeichnung in Dresden per Post erhielt und diese telefonisch bestätigte, kamen zwei Fragen zurück. Wann und mit welchem Zug ich in Rostock ankäme. Es folgte die Aufforderung: „Bei Ankunft Rostock nehmen Sie sofort den Weg zum Hotel Haus Sonne." Schon im Zug hatte ich ein ungutes Gefühl. Bei der Ankunft im Seeleutehotel Haus Sonne legte ich meine Einladung vor und bat um meinen Zimmerschlüssel. In diesem Moment traten drei Herren auf mich zu: „Mdl Berlin, folgen Sie uns!" Mein Gepäck nahmen sie mir ab. Im Fahrstuhl befand sich ein vierter Mann, sicherlich ganz zufällig. Schon hier herrschte eine frostige Atmosphäre. Es könnte das Zimmer 124 gewesen sein, an dem wir ankamen. „Sie warten hier!" Dann ging die Zimmertür auf und ich trat ein. Acht Herren saßen oder standen im Raum, und ich musste mich auf einen Stuhl in der Mitte des Raumes setzen. Einige Gesichter, die zur DSR gehörten, kannte ich, die von der Stasi natürlich nicht.
Dann begann das Verhör. Wie komme es dazu, dass in der Westpresse zu lesen ist: „Ein Dresdner sammelt mit Flaschenpost Freunde im Westen." Meine Antwort: „Woher soll ich das wissen. Hätten Sie die Norddeutschen Neuesten Nachrichten gelesen, wäre Ihnen ein Artikel mit der Überschrift aufgefallen: Flaschenpost – das ungewöhnliche Hobby des Bootsmannes W. Fischer."„Raus, Sie warten draußen!" Natürlich unter Bewachung. Sie forschten nach und mussten feststellen, meine Aussage stimmte. Dabei entdeckten sie, dass dieser Artikel auch schon im August im Sächsischen Tageblatt erschienen war. Ihre

Empörung war förmlich greifbar. Den Mielke-Leuten war etwas durch die Lappen gegangen. Hätten sie eher davon Wind bekommen, so hätte ich den Ehrentitel „Verdienter Seemann" sicherlich nicht erhalten. Zu allem Überfluss war ich noch nicht einmal in der Partei.
Ich musste ihnen ein Papier unterschreiben, mein Hobby Flaschenpost einzustellen. Die schon erhaltene Post wurde eingezogen. Gleichwohl führte ich fortan mein Hobby unter anderen Adressen weiter.
Mit den Worten: „Zu niemanden ein Wort, kein Telefonat und Sie verlassen nicht das Hotel!", wurde ich entlassen. „Ihrer Auszeichnung steht nichts im Wege. Doch Worte der Vorbildwirkung im Volkstheater Rostock und in der Aktuellen Kamera, die Ihnen gelten sollten, fallen aus."
Die Auszeichnung erfolgte im Volkstheater durch Verkehrsminister Arndt. Den Orden zu verlieren, das hätte ich verkraftet, den Scheck über 5000 Mark zu verlieren wäre schon schlimmer gewesen. Anschließend fand eine große Feier im Bernsteinzimmer des Warnemünder Hotels NEPTUN statt. Ich bekam einen anderen Platz, als ursprünglich vorgesehen, zugewiesen. So „fürsorglich" bewacht wie an diesem Tage, selbst auf der Toilette, wurde ich noch nie. Als Strafe, oder als was auch immer diese Maßnahme bezeichnet wurde, musste ich drei Monate auf der Werft in Wismar Rost klopfen. Eine Arbeit, die sonst Strafgefangenen vorbehalten blieb.
War das alles pillepalle für mich, der seine Arbeitskraft bisher stets zum Wohle des Betriebes und für den Sieg des Sozialismus, wie es in der Rede zur Festveranstaltung hieß, eingesetzt hatte? Nein! Das sollte jeder aus diesen Zeilen herauslesen können. Wie meine „Akte" mir offenbarte, wurde ich in der Folge von mindestens neun IM beobachtet, von denen acht mit Klarnamen ermittelt werden konnten. Davon sechs gute Bekannte von Bord. Gleichwohl bin ich noch bis 1993 auf Schiffen der DSR als Bootsmann und nach einer Qualifizierung 1985 zum Meister im Schiffsbetriebsdienst als OSBD (Offizier im Schiffsbetriebsdienst) gefahren.

Am 12. Juni 2001 erhielt ich ein Telegramm von der Redaktion des STERN: „Lieber Herr Fischer, wir würden sie gerne zur Ankunft der STARSHIP am 21. Juni nach Hamburg einladen und ihre Erfahrungen mit der Flaschenpost vorstellen." Das Schiff war vor drei Jahren unter Mitwirkung des Magazins STERN entsandt worden, um mehr Bewusstsein für die Sensibilität gefährdeter Ökosysteme zu schaffen. Es war extra für diese Aufgabe gebaut worden. An diesem Tage kehrte es nach genau 1009 Tagen und 75.000 zurückgelegten Seemeilen nach Hamburg zurück.
Dieser Empfang des High-Tech-Schiffes STARSHIP im Hamburger Hafen war überwältigend. Und ich war dabei! Am Abend fand auf dem dort liegenden Feuerschiff LV13 (Light Vessel No. 13 der englischen Schifffahrtsbehörde Trinity House, bis 1988 stationiert vor der Mündung des Humber) neben der Überseebrücke ein großer Empfang mit viel Prominenz statt. Die Leute wollten kaum glauben, dass die DDR diese uralte Tradition der Übergabe von Mitteilungen an die See verboten hatte. Ob meine Flaschenpost nun noch gefunden wird oder nicht, für mich war diese letzte die schönste und die damit verbundenen Umstände bedeuteten ein unvergessliches Erlebnis für mich.



Der Autor mit dem Buch über die Reise der STARSHIP

Jürgen Rokosch

Von der DSR über die Polizei auf die Philippinen

Hier sitze ich nun, im Mai 2023 mittlerweile im stolzen Alter von 65 Jahren. Mein Arbeitsleben liegt hinter mir. Deutschland liegt hinter mir. Vor fünf Jahren habe ich dieses Land verlassen. Ich sitze am Meer, in diesem Fall dem Pazifik, in der Hand einen Cuba Libre und schaue den Wellen zu. So habe ich Zeit, in Erinnerungen zu schwelgen.

Im September 1974 begann ich meine Lehre als Vollmatrose der Handelsschifffahrt, Spezialisierung Decksbetriebstechnik und hatte das Glück auf MS GEORG BÜCHNER zu lernen, als dieses Schiff noch in Fahrt war. Das zweite Lehrjahr absolvierte ich auf dem Typ IV-Schiff BERLIN. Anschließend fuhr ich noch eine kurze Zeit auf MS SPREE.
Dann machte ich den ersten größeren Fehler meines Lebens. Ich heiratete. Im Alter von 19 Jahren, noch jung und dumm, verliebte ich mich in eine Kellnerin, und wir tauschten die Ringe sehr schnell. Aus diesem Grund beendete ich meine Tätigkeit bei der DSR und arbeitete für kurze Zeit an Land bei der Gebäudewirtschaft Cottbus als Maschinist für Wärmetechnik.
Ein halbes Jahr später kam ein Brief vom Fährschiffamt Saßnitz mit der Anfrage, ob ich nicht als Vollmatrose auf einem Fährschiff arbeiten möchte. Ich sagte sofort zu.
So fuhr ich ab Oktober 1977 als Vollmatrose Deck auf dem Fährschiff WARNEMÜNDE, unterwegs zwischen Warnemünde und Gedser (Dänemark). Hier arbeitete ich drei Jahre, bis mich die Einberufung zur Volksarmee erreichte.
Zwischenzeitlich hatte sich meine holde Angetraute zum hauptamtlichen FDJ-Sekretär der HO Cottbus „weiterentwickelt". Während meines Dienstes bei „der Fahne" stellte mein Eheweib jedoch fest, dass mein Wehrsold nicht gerade umwerfend sei und ich auch keine Valuta mehr bekäme. (Das Fährschiffamt zahlte täglich 2,50 DM.) Nachdem sie über die Zeit alle westlichen Zahlungsmittel, welche sich noch in unserer Wohnung befanden, aufgebraucht hatte (inklusiv aller westlicher Spirituosen), reichte sie die Scheidung ein. So wurde ich noch während der Dauer des Wehrdienstes geschieden. Diese Scheidung spielte nach dessen Ablauf eine große Rolle auf meinem weiteren Lebensweg. Als ich mich wieder bei der DSR bewarb, wurde mir mitgeteilt, dass ich derzeit nicht eingestellt werden könne, da ich frisch geschieden sei. Mir wurde jedoch zu verstehen gegeben, dass ich zwei Jahre im Hafen arbeiten könne und danach werde man neu entscheiden. Nach kurzer Überlegung; was werden würde, wenn „die Organe" nach diesen zwei Jahren immer noch Nein sagen, entschied ich mich, der Seefahrt Ade zu sagen. Ich wurde Polizist in Cottbus.
Am 1. September 1987 begann ich ein vierjähriges Fernstudium, Fachrichtung Kriminalpolizei, an der Offiziersschule des Ministeriums des Innern in Aschersleben. Nach der Hälfte des Studiums wurde ich am 1. Juli 1989 zum Unterleutnant der Volkspolizei befördert. Und nun wird es interessant – die „Wende" kam. In kurzer Zeit wurden die meisten der zu unterrichtenden Fächer ausgetauscht. Kriminalistik und kriminalistische Psychologie blieben bestehen. Strafrecht und Strafprozessrecht wurden ab jetzt nach den Gesetzen der Bundesrepublik Deutschland unterrichtet. Keine Staatsbürgerkunde mehr, das Fach hieß jetzt Staatsrecht. Die Prüfungen erfolgten ausschließlich nach BRD-Recht. So habe ich dieses Studium zur Hälfte nach DDR-Gesetz und zur anderen Hälfte nach BRD-Gesetzen am 29. Mai 1991 mit der Note 1,9 erfolgreich abgeschlossen.
Während der darauf folgenden Zeit ist mir immer wieder ein Satz der bundesrepublikanischen Lehrkräfte ins Gedächtnis zurückgerufen worden: „Ihr seid die ersten DDR-Polizisten, die nach den Gesetzen der BRD ausgebildet wurden. Ihr werdet die zukünftigen Führungskräfte der Polizei sein." Genau – deswegen wurden wir nicht, wie allgemein üblich nach dem

Studium, befördert, sondern verblieben erst einmal im damaligen Dienstgrad Unterleutnant. Etwas später, genau am 17. Januar 1992, wurde ich als Beamter auf Probe angestellt. Dabei stellte man fest, dass mein vierjähriges Studium nicht den nunmehr geltenden Anforderungen entspräche und ich wurde wieder zum Oberwachtmeister der Kriminalpolizei degradiert. So wie mich traf es viele. Aber ich gab noch nicht auf. Ende 1993 wurde im jetzigen Land Brandenburg der 1. Aufstiegslehrgang für den gehobenen Polizeivollzugsdienst angeboten. Ich nahm daran teil. Dieser Lehrgang wurde an der jetzigen Polizeischule des Landes Brandenburg, welche sich zu dieser Zeit in Bahsdorf in der Nähe von Berlin befand, durchgeführt.

Die Lehrkräfte bestanden bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich aus Polizeibeamten der alten Bundesländer, die sogenannten „Aufbauhelfer Ost". 1990 kamen sie in Scharen in den Osten um zu „helfen". Nach meinen Erfahrungen bei der Polizei (vielleicht sah es in anderen Bereichen differenzierter aus) teilte ich diese „Helfer" in drei Kategorien ein. Die erste Kategorie (ca. 80 Prozent) kam ausschließlich wegen des Geldes. Seit 1990 wurde für die Helfer aus dem Westen eine monatliche Aufwandsentschädigung (die sogenannte Buschzulage) gezahlt, welche monatlich mindestens 1.500,– DM betrug und außerdem steuerfrei war. Diese Buschzulage gab es bis 1996. Nachdem sie abgeschafft worden war, verschwanden auch diese „Helfer" wieder. Die zweite Kategorie (ca.19 Prozent) kam, weil sie sich im Osten eine steile Karriere erhofften. Infolgedessen wurden speziell bei der Polizei fast alle Führungspositionen mit Beamten aus den westlichen Bundesländern besetzt. Bei späteren Gesprächen mit den ehemaligen Kollegen dieser Beamten aus dem Westen ergab sich das Bild, dass diese Staatsdiener im Westen keine Aussicht auf eine schnelle Karriere besaßen, da sie entweder ungeeignet, faul oder fachlich inkompetent waren. Aber diese Leute besaßen genügend Intelligenz, sich alle Führungspositionen bei der Polizei im Osten zu sichern und sich gegenseitig die besten Posten zuzuschieben. Auch heute noch befinden sich diese Menschen in den unterschiedlichsten Positionen in den Innenministerien der jeweiligen ostdeutschen Bundesländer. Aber dann existierte ja noch die dritte Kategorie. Dabei handelte sich um Personen, die wirklich aus ehrlichem Herzen helfen wollten. Ich möchte ihre Größenordnung mal mit einem Prozent angeben. Kennengelernt habe ich leider keinen von ihnen, aber ich will nicht ausschließen, dass es sie gab.

Während der Jahre bis zu meinem Ausscheiden aus dem Polizeidienst erlebte ich vier Reformen. Dabei ging es in erster Linie um den Stellenabbau. Und es wurde abgebaut, bei jeder Polizeireform mehr. Nach der Beendigung meines zweiten Studiums war ich in einer Rauschgift-Abteilung tätig. Anfangs zählten wir 16 Kollegen, die sich ausschließlich mit Rauschgiftdelikten beschäftigten. Dabei spielte der Zuständigkeitsbereich keine große Rolle. Auf Grund der Herkunft der Drogendealer befanden wir uns in allen Bundesländern im Einsatz, aber auch in Polen, Holland, Spanien, Italien und Marokko. Hier lernte ich auch viele hervorragende Kollegen aus den alten Bundesländern kennen, fachlich kompetent, ambitioniert und hilfsbereit. Nur waren sie nie als „Aufbauhelfer" im Osten tätig gewesen. Nach der letzten Polizeireform während meiner Dienstzeit schrumpfte die Abteilung auf vier Kollegen zusammen, welche sich mit Rauschgiftdelikten beschäftigten. Alle anderen Stellen wurden abgebaut, und die Kollegen erhielten neue Aufgaben. Dieses macht natürlich auch in Sachen Staatsführung einen Sinn. Rauschgiftdelikte sind Ermittlungsdelikte und keine Anzeigendelikte. Das heißt, zu 95 Prozent resultiert diese Arbeit aus dem Wissen und der Erfahrung der jeweiligen Beamten im Rauschgiftbereich. Politisch gesehen ist es so, dass, wenn ich weniger Beamte in diesem Bereich arbeiten lasse auch die Anzahl der Rauschgiftdelikte zurückgeht. So konnte die jeweilige Partei später immer stolz verkünden, unter ihrer Regierung sei die Rauschgiftkriminalität um so und so viel Prozent gesenkt worden. Schön für die Statistik und die Partei, aber gefährlich für die Bevölkerung.

An meinem 50. Geburtstag besuchte ich noch einmal mein Lehrschiff, das MS GEORG BÜCHNER, welches zu dieser Zeit im Stadthafen in Rostock lag. Und ich begann mir Gedanken darüber zu machen, was ich nach dem Erreichen meiner Pensionsgrenze tun und lassen würde. Auf einer Intranet-Seite der Polizei wurden auch regelmäßig Kollegen verabschiedet, die in den Ruhestand gingen, und nebenbei immer erwähnt, was diese Kollegen nach ihrer Pensionierung planten. Bei 95 Prozent von ihnen ließ sich lesen: „Ich kümmere mich mehr um die Enkelkinder und um den Garten." Das war's. Ich deutete das als ein Zeichen, dass diese Kollegen keine Vorstellung davon besaßen, was sie später machen wollten. Sie würden zu Hause sitzen und darauf warten, „den Löffel abzugeben". Wäre das auch was für mich? Definitiv nein! Meine erste Idee, ich würde mir ein Boot kaufen und einige Jahre um die Welt segeln. Erste Segelerfahrung hatte ich bereits erworben, aber nun begann ich diese weiter zu vertiefen. Auch mein Englisch wurde an der Volkshochschule aufgefrischt. Aber es sollte dann doch ganz anders kommen.

2013 lernte ich während einer Urlaubsreise auf den Philippinen ein Mädchen, eine Frau, kennen. Wir verliebten uns. Das Bemerkenswerte daran ist noch immer, dass ihr Vater (leider schon verstorben) den größten Teil seines Lebens als Chief Mate zur See gefahren ist. Auch ihr Bruder fährt heute noch als Koch auf verschiedenen Schiffen.

Aber noch befand ich mich nicht in Pension und hatte weitere Arbeitsjahre vor mir. Doch 2015 passierte etwas, was mich selbst heute noch an der deutschen Politik zweifeln lässt.

Ich kam auf die glänzende Idee, meine philippinische Freundin und ihren Sohn besuchsweise nach Deutschland einzuladen. Dazu benötigten beide einen Reisepass und ein Schengen-Visum. Bei den Vorbereitungen ging ich mit kindlichem Gemüt davon aus, dass es bei mir als einladende Person, der ja Polizeibeamter und somit den deutschen Gesetzen unter Eid gebunden ist, keine Probleme bei der Erteilung eines Visums geben könne.

Wir erkundigten uns bei der Deutschen Botschaft in Manila nach der Verfahrensweise zur Erteilung eines Visums, welches zum besuchsweisen Aufenthalt im Schengen-Raum berechtigt. Dort bekamen wir eine Liste über Dokumente, welche bei der Visum-Beantragung im Original vorzulegen sind. Sollten diese Belegstücke nicht vollständig sein, könne der Antrag nicht bearbeitet werden. Also besorgten wir uns alle diese benötigten Dokumente. Dazu gehörten: philippinischer gültiger Reisepass, philippinische Geburtsurkunde auf Sicherheitspapier, die Einladung, eine Verpflichtung zur Kostenübernahme meinerseits, welche auch die Kosten einer eventuellen Abschiebung umfasste. Diese Verpflichtungserklärung bekommt der Antragsteller bei der Ausländerbehörde nach Prüfung der Gehaltsunterlagen. Weiterhin vonnöten eine Auslandskrankenversicherung für den Gast, wobei die Anbieter vorgeschrieben werden. Nur diese Krankenversicherung für den Besuchszeitraum kostete mich mal schlappe 400 Euro. Darüberhinaus ein Beleg meiner Freundin über ihre Vermögensverhältnisse (dazu gehörten Gehaltsabrechnungen, Kontoauszüge, Grundbucheintragungen), eine Erklärung ihres Arbeitgebers, dass sie in dem beantragten Zeitraum Urlaub erhält, und ein Nachweis darüber, wann und wo wir uns kennen gelernt haben und wie der Stand unserer Beziehung sei. Zur Klärung dessen wurden gefordert: Auszüge aus privaten Chatverläufen, private Fotos und ähnliche Schriftstücke. Das in Deutschland so wichtige Wort „Datenschutz" existierte in diesem Zusammenhang nicht.

Nachdem wir alle diese geforderten Unterlagen und Dokumente beisammen und ich dafür insgesamt ca. 1.000 Euro ausgegeben hatte, bekamen wir einen Termin bei der Botschaft zur Abgabe dieser Unterlagen. Uns wurde mitgeteilt, dass der Antrag jetzt geprüft würde und wir einen Bescheid über die Entscheidung bekommen werden. Nach etwa drei Wochen erhielten wir den Bescheid. In ihm wurde mitgeteilt, dass dem Antrag auf Erteilung eines Visums nicht stattgegeben würde. Keine Begründung warum. Nur ein Kreuz in einem Kästchen. Ich remonstrierte (Remonstration – Geltendmachung von Bedenken im Beamtenrecht,

Einwände vorbringen) gegen diese Entscheidung – erfolglos. Dann versuchte ich über verschiedene Mitarbeiter der Deutschen Botschaft in Manila wenigstens den Grund für die Ablehnung zu erfahren. Mir wurde mitgeteilt, dass bei jemandem, der von seiner Arbeitsstelle drei Monate Urlaub bekäme, das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht besonders eng sein könne. Somit sei eine Rückkehrwilligkeit nicht erkennbar. Soweit, so gut. Ich hatte also „for nothing" 1.000 Euro in den Sand gesetzt, und ich hatte es zu akzeptieren. Im selben Zeitraum begann die sogenannte „Flüchtlingswelle". Auf ihr reisten über eine Million Flüchtlinge nach Deutschland ein. Davon besaßen 70 bis 75 Prozent der Refugees nicht einmal einen Reisepass, ganz zu schweigen von den anderen Dokumenten, welche ich vorzuweisen hatte. Zu Beginn wurde bei Personen ohne Reisepass auch auf eine Identifikations-Feststellung verzichtet. Später wurde unter den Passinhabern ermittelt, dass ein erheblicher Anteil der Pässe gefälscht war und falsche Identitäten angegeben wurden. So sind etwa 40 Prozent aller Flüchtlinge am 1. Januar geboren worden. Laut Information des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) gäbe es Länder, in denen die Geburtsdaten nicht zwingend erfasst würden, überwiegend in „Dritte-Welt-Ländern". Diese Aussage ist eindeutig falsch. Ich wohne jetzt in einem sogenannten „Dritte-Welt-Land", aber die Bürokratie hier und die Erfassung von Daten ist weitaus größer als in Deutschland.
Diese beiden Situationen – abgelehntes Visum meiner Freundin und unkontrollierter Zustrom von Flüchtlingen – gaben mir sehr zu denken. So misstraute die deutsche Regierung einem ihrer Polizeibeamten, der ein besuchsweises Visum für seine Freundin beantragt hatte und dabei alle geforderten Unterlagen und Dokumente vorweisen konnte. Aber im gleichen Zeitraum vertraute diese Regierung mehr als einer Million Flüchtlinge, welche über keinerlei Identifikations-Dokumente verfügten. Meine Schlussfolgerung lautete: „Das ist nicht mehr mein Deutschland. Hier kann ich nicht mehr leben." Und so entschloss ich mich, Deutschland für immer zu verlassen. Am 30. Juni 2018 war mein letzter Arbeitstag, und ich ging in den Ruhestand. Am 7. Oktober gleichen Jahres ging mein letzter Flug von Deutschland nach Manila. Seitdem wohne ich auf den Philippinen.
Aber wie ist es hier in einem fernen Land, das auch von der DSR nur selten angelaufen wurde? Und wie startete ich in mein neues Leben? Jetzt war ich also auch ein „Flüchtling". Aber anders als in Deutschland funktioniert hier das gemurmelte Wort „Asyl" nicht. Dieses löst höchstens unverständliche Blicke oder schallendes Gelächter bei den Beamten aus.
Es bestehen drei Möglichkeiten ein dauerhaftes Visum für die Philippinen zu erhalten. Erstens, man heiratet einen philippinischen Staatsbürger und bekommt dann ein Dauervisum. Zweitens, man kommt als Rentner ohne monatliche Rente auf die Philippinen. In diesem Falle müssen vorher 20.000 US-Dollar auf ein philippinisches Festgeldkonto eingezahlt werden. Eine dritte Möglichkeit existiert für Rentner mit einer monatlichen Rente. Diese monatliche Rente muss mindestens 800 US-Dollar betragen und zusätzlich müssen 10.000 US-Dollar auf ein Festgeldkonto eingezahlt werden.
Da wir mittlerweile ein gemeinsames Kind hatten, entschloss ich mich für die erste Möglichkeit. Ich heiratete. Aber anders als in Deutschland. Dort gehen die Heiratswilligen zum Standesamt, reichen die Geburtsurkunden und eventuell eine Scheidungsurkunde ein, machen einen Termin, sagen JA und fertig ist die Laube. Hier ist der Vorgang weitaus bürokratischer. Zuerst musste ein Antrag ausgefüllt werden. Dazu benötigte meine Frau ihre Geburtsurkunde, ein Cenomar (Das ist eine philippinische Bescheinigung, dass sie nicht verheiratet ist.) und die Geburtsurkunde unseres Kindes. Von mir als Ausländer wurde etwas mehr verlangt. Meine Geburtsurkunde, die Vaterschaftsanerkennung unseres Kindes, ein Ehefähigkeitszeugnis, mein Scheidungsurteil, mein Reisepass und ein polizeiliches Führungszeugnis. Alle Urkunden mussten natürlich vorher ins Englische übersetzt werden. Dann wurde der Antrag eingereicht und geprüft. Zwischenzeitlich mussten wir noch zusammen ein Ehe-Seminar


Der Autor mit seiner Ehefrau

besuchen. Hier wurde den Kandidaten vermittelt, was eine Ehe bedeutet (die Philippinen sind zu 80 Prozent katholisch). Dabei musste ein fünfseitiger Fragenkatalog beantwortet werden. Es galt Kästchen anzukreuzen. Leider war dieser Katalog nur in Tagalog geschrieben (Tagalog ist die erste und Englisch die zweite Amtssprache auf den Philippinen). Ich habe nichts davon verstanden und unter dem ständigen Grinsen meiner zukünftigen Ehefrau es einfach wie beim Lotto gemacht. Hier ein Kreuz und da ein Kreuz. In der Folge konnte ein Termin zur Eheschließung vereinbart und ein Priester bestellt werden. (Hier wird ausschließlich kirchlich geheiratet.) Mit vier Trauzeugen und anderen Gästen führte der Weg aus diesem Anlass in eine Gaststätte, wo der Priester erst einmal 20 Minuten redete (natürlich in Tagalog) und ich immer fleißig nickte. Danach wurde auf einem Dokument unterschrieben und der erste Teil der Trauung hatte sich damit erledigt. 30 Tagen später wurde in der City Hall eine vorläufige Eheurkunde ausgestellt. Nach weiteren drei Monaten wurde diese dann in eine richtige Eheurkunde umgewandelt. Natürlich fielen jedes Mal Gebühren an.

Gut, diese wichtige Voraussetzung für eine Aufenthaltserlaubnis war erfüllt. Jetzt konnte das angestrebte Dauervisum in Angriff genommen werden. Wie funktioniert das hier?

Bei der ersten Einreise erhält der Ankömmling am Flughafen automatisch ein Visum für 30 Tage. Dieses kann nach Ablauf in einem Immigration-Büro bei Kosten von etwa 50 Euro um weitere 60 Tage verlängert werden. Bei der nächsten Verlängerung bekommt der Tourist zusätzlich ein „Alien Certificate of Registration" und bezahlt dafür zusammen rund 100 Euro. Dieses Spiel, also alle zwei Monate das Visum verlängern und dafür bezahlen, macht man solange, bis 18 Monate um sind. Erst jetzt kann ein Dauer-Visum beantragt werden. Dazu wird ein Antrag vom Bureau of Immigration benötigt. Dieser muss zusammen mit weiteren Dokumenten wie Heiratsurkunde, Geburtsurkunde, Gesundheitsbescheinigung, Polizeiliches Führungszeugnis, welches von der philippinischen Botschaft in Berlin bestätigt sein muss, und eine Überprüfung beim National Bureau of Investigation (Fotos, Fingerabdrücke, Überprüfung nach Terrorverdacht usw.) abgegeben werden. Dazu werden etwa 400 Euro als Antragsgebühren fällig. Nach rund drei Monaten bekam ich meine Permanent Resident, welche fünf Jahre gültig ist. Zusätzlich muss ich mich am Anfang jeden Jahres bei einem Immigration Büro melden, dass ich noch unter den Lebenden weile.

So, geschafft. Ich bin auf den Philippinen und ich besitze ein dauerhaftes Visum. Wie lebt es sich hier? Anders als in Deutschland bekomme ich hier als Zugereister keine freie Unterkunft, auch meine Kosten für Möbel, Hausrat, Arztbesuche werden nicht durch den Staat übernommen. Und eine monatliche staatliche finanzielle Zuwendung ist ausgeschlossen. Kurz gesagt, du hast Geld, dann kaufe dir was. Du hast kein Geld, dann verschwinde wieder. Vom Staat bekommst du nichts.

So habe ich mir hier ein Haus gekauft. Dabei ist zu beachten, dass ich als Ausländer zwar ein Haus besitzen darf, aber kein Grundstück. Das Grundstück läuft auf den Namen meiner Frau. Dem Ausländer ist es nur erlaubt, ein Grundstück langfristig zu pachten, aber nicht zu besitzen.

Ich lebte zuerst in Montalban in der Provinz Rizal, etwas nordöstlich von Manila. Bald stellte ich aber fest, dass diese Gegend weitab vom Meer liegt. Also haben wir uns nach einem anderen Haus umgesehen und sind nach Candelaria, Provinz Quezon, gezogen. Hier sind es bis zum Strand nur zehn Minuten mit dem Auto.

Bevor ich mich hier für immer niedergelassen habe, besuchte ich die Philippinen zwei bis dreimal jährlich. Aber ich musste feststellen, dass nur der das Land richtig kennenlernt, der ständig hier wohnt. Das Klima ist angenehm. Immer warm, Winterbekleidung wird nicht mehr benötigt. Meine Hausärztin in Deutschland stellte fest, wenn ich von den Philippinen zurückgekommen bin, ging es mir gesundheitlich sehr gut. Natürlich herrscht auch hier nicht das reinste Paradies. Laut Statistik liegen die Philippinen weltweit auf Platz 3 einer Liste mit den höchsten Risiken für Umweltkatastrophen. Das Land wird bedroht von Erdbeben (einmal erlebt), Vulkanausbrüchen (zweimal erlebt) und natürlich jedes Jahr Taifune (mehrmals erlebt). Der Mensch muss lernen, damit zu leben. (Deutsche der „Letzten Generation" würden sich gegen jeden Vulkanausbruch auf die Straße kleben.)
Die Mentalität der Einwohner neigt, wie in Asien üblich, zu steter Freundlichkeit. Aber diese Freundlichkeit ist immer nur gespielt. Die persönliche Stellung jedes Menschen ist sehr wichtig. Bei einer Vorstellung wird immer erst die eigene Position deutlich in den Vordergrund gestellt. Ich bin der und der, oder ich war der und der. Für philippinische Menschen, welche über ein durchschnittliches Einkommen von ungefähr 200 Euro monatlich verfügen, sind alle Ausländer sehr reich. So ist es allgemein üblich, dass ich als Ausländer beim Einkaufen deutlich mehr bezahlen muss als ein Einheimischer. Aus diesem Grund geht auch immer meine Frau alleine einkaufen (ein Schelm, der böses dabei denkt). Aber so ist es nun mal. Wir hatten einmal einen Wasserfall besucht, welcher Eintritt kostete. Das Schild verkündete offiziell: Kinder 50 Peso (ca. 1 Euro), Erwachsene 200 Peso (4 Euro), Ausländer 1.000 Peso (20 Euro).
Die Korruption spielt eine nicht unbedeutende Rolle im Leben. Anfänglich dachte ich, Korruption gibt es auch in Deutschland, also kein großes Problem für mich. Dabei habe ich aber eindeutig deren Auswirkungen unterschätzt. Das fängt schon bei den Wahlen an. Unvorstellbar wäre in Deutschland, dass die meisten Wahlplakate Familienmitglieder mit einbeziehen. Frei nach dem Motto: Ich kandidiere als Senator, meine Ehefrau als Stellvertreter und mein Sohn als Irgendetwas. Diese Familienbindung ist überall zu finden. Ein Beispiel: Jemand wird zum neuen Bürgermeister einer kleinen Stadt gewählt. Sämtliche Posten werden sofort mit Mitgliedern seiner Familie oder mit Freunden besetzt, egal ob sie dafür eine Qualifikation besitzen oder nicht. Durch diese Postenvergabe gibt es bei öffentlichen Büros (zum Beispiel Einwohnermeldeamt) ständig sehr lange Warteschlangen, länger als zu DDR-Zeiten. Von den zehn anwesenden Mitarbeitern arbeiten nur zwei vorn am Schalter. Die anderen acht sind damit beschäftigt mit dem Handy zu spielen, da sie keine Ahnung von ihrer Tätigkeit haben. Aber sie verfügen über eine wichtige Position.
Eine weitere Illusion besteht darin, dass hier alles viel billiger als in Deutschland ist. Ich hatte diese Vorstellung auch einmal. Als Tourist wird preislich nur verglichen, was einem gerade wichtig erscheint. Zum Beispiel kostete der Liter Diesel vor fünf Jahren noch umgerechnet 0,56 Euro (heute 0,82 Euro) oder die Schachtel Marlboro zu dieser Zeit ca. 0,80 Euro (heute 2,40 Euro). Okay, Häuser sind weitaus billiger, selbst mit einer Renovierung nach europäischem Standard. Aber Lebensmittel, Obst und Gemüse haben denselben Preis oder kosten mehr als in Deutschland. So kann ich bis heute nicht verstehen, warum Bananen, die hier an jeder Ecke wachsen, teurer als in Deutschland sind.
Ich kann aber in wenigen Minuten zum Strand fahren, besitze mein Haus, mein Auto, und meine Pension reicht aus, um alle nötigen Ausgaben zu decken. Bananen, Mangos, Orangen, Äpfel, Ananas gibt es an jeder Ecke. Besonders zu empfehlen ist der frische Fisch. Auch das Wort „Hektik" gibt es hier nicht. Komme ich nicht heute, dann komme ich eventuell morgen.
Ein Fazit: Wer anpassungsfähig und tolerant ist, kann auch als Ausländer hier leben. Wer mehr über die Philippinen erfahren möchte, schicke mir schlicht eine E-Mail oder komme mich einfach mal besuchen. Darauf einen Schluck Cuba-Libre!

Detlev Oehme

Von Zahnschmerzen bis Fernost und anderen Kalamitäten

Es hatte geklappt, endlich war die Mitreise meiner Ehefrau genehmigt worden. Im Juni 1980 durften wir beide mit MS SCHWERIN auf Reisen gehen. Zuvor brachten wir unseren zweijährigen Sohn mit vollgepacktem Trabi von Rostock nach Leipzig zu meinen Eltern. Schon auf der Hinfahrt überraschte uns ein Kolbenfresser auf der Autobahn. Dank eines nicht sehr kooperativen und wenig freundlichen Kfz-Meisters in Wittstock entschlossen wir uns mit defektem Motor die Reise nach Leipzig, koste es was es wolle, fortzusetzen. Mit schrillen Geräuschen und maximal 70 km/h erreichten wir ohne Pause am Abend des 16. Juni das Ziel. Der Motor zwar nun endgültig hinüber, aber wir waren angekommen. Ein zweiter schlitzohriger Kfz-Meister in Leipzig bot uns einen angeblich neuen Motor für unser Auto an, nachdem er ohne Rechnung 400 Mark kassiert hatte. Wie sich später herausstellte, war es ein regenerierter Motor mit Mängeln. Trotzdem waren wir froh, heil und problemlos zurück nach Rostock zu kommen, um unsere gemeinsame Reise anzutreten.

Motorschiff SCHWERIN – ein Semi-Containerschiff vom Typ „Meridian II", am 15. Januar 1980 vom VEB Warnowwerft Warnemünde an die DSR abgeliefert. Das Schiff hatte die Jungfernfahrt gerade hinter sich und bereitete sich auf die nächste Reise vor. Nach einer Liegezeit von 23 Tagen im Rostocker Heimathafen war sie dafür gerüstet. Die Besatzung bestand aus 45 Besatzungsmitgliedern, darunter zehn Lehrlinge und zwei mitreisende Ehefrauen. Am 22. Juni 1980 um 7.55 Uhr begann die zweite Reise der SCHWERIN mit dem Ziel Fernost. Die Reisedauer war auf ca. 120 Tagen veranschlagt worden. Vor dieser Reise schon als II. Nautiker gefahren, war ich für die SCHWERIN als III. NO gemustert worden. Das brachte den Vorteil, dass ich meiner Frau während der Reise mehr Zeit widmen konnte.

Von Rostock nahmen wir Kurs auf Uddevalla in Schweden, ein beschauliches Städtchen mit einer kleinen Promenade und einer schönen Kirche von 1751. Wir erreichten den Hafen bereits am darauffolgenden Tag um 5.45 Uhr.



MS SCHWERIN (II)

Auf Uddevalla folgte Hamburg. Dort machten wir am 27. Juni 1980 spät in der Nacht fest. Meiner Frau musste ich vieles zeigen – die Mönckebergstraße, das Rathaus und die Alster. Nicht zu vergessen, ein Besuch auf der Reeperbahn. Leider verging die Zeit viel zu schnell, bis ich meine 16-24 Wache antreten musste. Als am Abend der E-Ingenieur und seine mitreisende Ehefrau nicht an Bord zurückkehrten, war der Fall klar. Sie waren achteraus gesegelt oder wie es damals hieß, republikflüchtig geworden. Ein neuer E-Ingenieur sollte uns von Rostock nach Antwerpen folgen. Bereits am Abend des 28. Juni befanden wir uns unterwegs dorthin, zum letzten Ladehafen auf dem Kontinent.



Die Ehefrau des Autors (r.)

Meine Frau bekam auf der Überreise starke Zahnschmerzen, und wir beschlossen in Antwerpen einen Zahnarzt aufzusuchen. Nach einer Erstbehandlung verwies der dortige Zahnarzt auf den Umstand, dass er das Loch im Zahn nicht schließen könne und weitere Behandlungsschritte erforderlich seien. Dafür war die Liegezeit in Antwerpen zu kurz. Also blieb nichts anderes übrig, als auf eine Besserung zu hoffen. Die sollte leider nicht eintreten.

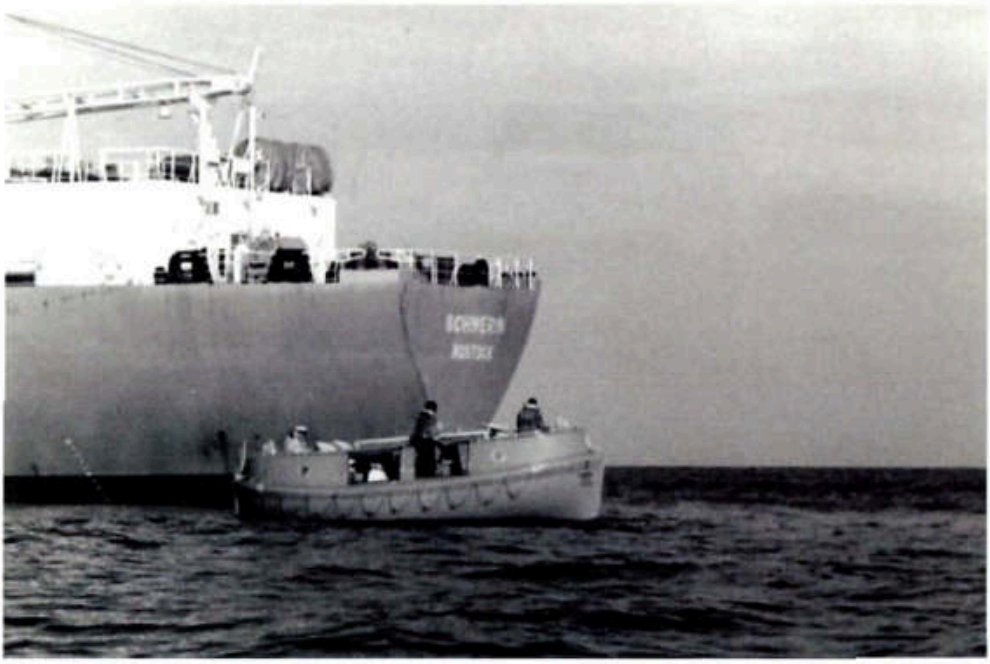
Am 2. Juli 1980 hieß es erneut „Leinen los" für den großen Trail Richtung Fernost, zu einer Reise über viele tausend Seemeilen. Zu unserer Ladung gehörten diverse Stückgüter, Lokomotiven für die VR China, Zellulose, Polyethylen und Papier. Unser erster Löschhafen würde Jakarta auf der Insel Java sein. Bereits im Mittelmeer meldeten sich die Zahnschmerzen bei meiner Frau zurück. Sie wurden immer stärker, sodass der Kapitän beschloss, sie in Port Said zum Zahnarzt zu schicken.

Die Reede von Port Said erreichten wir am 10. Juli früh um 4 Uhr. Nach einer kurzen Ankerzeit und dem Kontakt mit den ägyptischen Kanalbehörden ging es „Anker auf" in den Suezkanal. Zusammen mit den Kanalbehörden verließen meine Frau und ich das Schiff, um an Land zu fahren. Unser Agent brachte uns zu einem Empfangsgebäude, nahm unsere Pässe an sich und verschwandt. Er musste für uns beide eine Quarantänebescheinigung einholen, damit wir in die Stadt durften. Wir saßen da und warteten auf seine Wiederkehr. In der Zwischenzeit hatte uns ein aufdringlicher Ägypter eines Reisebüros einen Kaffee spendiert. Wir waren froh, als nach etwa drei Stunden der Agent zusammen mit unseren Papieren wieder auftauchte. Er brachte uns zu einem Zahnarzt. Dort saßen wir weitere Stunden bis zur Ankunft des Zahnarztes. Erst am frühen Nachmittag tauchte der auf. Wir hatten bis zu diesem Zeitpunkt nichts gegessen und der angebotene schwarze Tee erbrachte sein Übriges für unser Unwohlsein. Dann stürzte der Zahnarzt in das Behandlungszimmer und fing an, ohne sich die Hände zu waschen und zu desinfizieren, im Mund meiner Frau herumzufuhrwerken. Sie litt während der Behandlung unter starken Schmerzen und fand auch nach dieser Rosskur keine Erleichterung. Später erfuhren wir, dass er einen gesunden Zahn gezogen hatte. Wer weiß, wo dieser „Schlächter" einst studierte.

Im Anschluss folgte die Fahrt mit dem Taxi durch die Wüste bis nach Suez, wo wir die SCHWERIN wieder besteigen wollten. Sie fuhr inzwischen durch den Suezkanal an Ismailia vorbei, durch den Großen und Kleinen Bittersee nach Suez. Durch einen Unfall sollte sich ihre Ankunft dort verspäten.

Während der Fahrt nach Suez erstanden wir an einem „Wüstenkiosk" zur Linderung von Hunger und Durst eine Flasche Cola und eine Tafel Schokolade für zwanzig Westmark. Da sich unser Schiff verspätete, wurden wir zu einem Hotel gebracht. Vom dortigen Agenten bekamen wir einen Schein ausgestellt, der uns gestattete Essen und Trinken, außer alkoholische Getränke, unter Vorlage auf Rechnung der Reederei zu bestellen. Insgeheim hatte ich gehofft, dass wir für diese Wartezeit ein Hotelzimmer bekämen, um uns etwas auszuruhen, aber soweit reichte wohl das Budget unserer Firma nicht aus. Also warteten wir im Restaurant des „Summer Palace"-Hotels auf die Ankunft unseres Schiffes.
Meiner Frau ging es nicht gut. Der Zahnarzt mittelalterlicher Prägung hatte ihr zu mehr Zahnweh verholfen als vorher. Trotz dieser Misere bestellten wir uns zu essen und vor allem zu trinken. Wären die ganzen Umstände nicht gewesen, so hätte man denken können, wir erlebten Tausend und eine Nacht. Von der Terrasse aus ließen sich die fahrenden Schiffe auf dem Suezkanal beobachten. Im Hotel wurde eine ägyptische Hochzeit gefeiert und wir durften als Augenzeugen zugegen sein. Allerding zu müde, um dieses einmalige Erlebnis zu genießen. Zudem saßen wir wie auf Kohlen. Immer wieder telefonierte ich mit dem Agenten. Als es Mitternacht wurde, bekam ich es mit der Angst zu tun. Mit einem weiteren Telefonat hatte ich wohl den Agenten geweckt. Der war mit einem Mal hellwach. Nun ging es schnell, das Taxi kam, hin zur Pier, rauf aufs Boot und Richtung MS SCHWERIN, die uns just entgegen kam. Verdammt, war das knapp.
Nun befanden wir uns wieder „zu Hause" und meiner Frau ging es etwas besser. Um ein Uhr ging der letzte Kanallotse von Bord. Nachdem wir dem Kapitän auf der Brücke eine kurze Information über unseren Ausflug gegeben hatten, entließ er uns in die wohlverdiente Nachtruhe. Jetzt hoffte ich, dass wir mit eigenen Bordmitteln meiner Frau Linderung verschaffen könnten.
Mein Ressort als III. Nautischer Offizier mit der Verwaltung von Seekarten, Leuchtfeuerverzeichnissen usw. befand sich auf dem neuesten Stand, und ich erhoffte eine entspannte Überfahrt nach Jakarta. Aber unverhofft kommt oft. Der 15. Juli 1980 stellte sich für unser Schiff als Unglückstag heraus. Wir waren gut durch das Rote Meer gekommen, hatten den Golf von Aden durchquert und befanden uns auf dem Weg in den Indischen Ozean. Der Kapitän hatte den Kurs nördlich von Sokotra, der Insel am Ausgang des Golfes von Aden, abgesetzt. Dadurch wollte er uns von dem zu dieser Jahreszeit herrschenden Süd-West-Monsun noch ein wenig fern halten. Kaum hatten wir aber die schützende Küste von Sokotra verlassen, wurde das Schiff vom Wind und hoher Dünung erfasst und damit zum Spielball der Wellen. Mit einem Mal bekamen wir Krängungen bis 45 Grad. Der Teller mit den Melonenstücken, die wir aus der Messe mitgenommen und auf den Schrank gestellt hatten, flog im hohen Bogen an die Wand. Der Saft der Melonen lief an der Wand herunter wie Blut.

Der II. Nautiker saß während seiner Brückenwache auf einem Hochstuhl. Durch die starke Krängung wurde er samt Stuhl durch die gesamte Brücke geschleudert und verletzte sich schwer am Arm. Über Bordmikrofon rief er den Kapitän auf die Brücke. Sofort übernahm der Kapitän die Wache, und der Chief Mate und ich brachten den Verletzten ins Hospital, um ihm dort Erste Hilfe zukommen zu lassen. Seine Schmerzen wurden unerträglich. Nur starke Schmerzmittel halfen kurzzeitig. Der Kapitän entschloss sich, den Kurs zu ändern und wieder zurück nach Aden zu laufen, um den Mann an unseren Botschaftsarzt zu übergeben. Von Aden aus wurde er schließlich mit seinem geschienten Arm und einem „Schild um den Hals" per Flugzeug nach Hause geflogen. Jetzt waren wir ein Nautiker weniger und damit die ruhige Zeit für mich vorbei. Ab diesem Zeitpunkt übernahmen der I. NO und ich jeweils zehn Stunden Wache am Tag und der Kapitän die restlichen vier Stunden. Erst in China würde Ersatz kommen. Bis dahin aber sollten noch einige Wochen vergehen.



Rettungsboot MS SCHWERIN

Nach dem Auslaufen Aden ging es wieder in den „Hexenkessel" hinein. Wir schafften es, diesmal besser mit dem Seegang klar zu kommen. Schon in der darauffolgenden Nacht beruhigte sich das Wetter und die Lage auf dem Schiff entspannte sich. Nun aber schnell den Kurs nach Süden absetzen, um dem tristen Wetter zu entfliehen. Ein besonderes Highlight auf dem Törn verhieß die Durchfahrt durch den „one and half degree channel", eine Passage wenige Meilen nördlich des Äquators. Sie trennt die nördlichen von den südlichen Malediven. Ein aufregendes Schauspiel, denn dieser Kurs wird nur gewählt, wenn das Schiff nicht durch die Malakka-Straße fährt. Unser Ziel Jakarta wollten wir mit einer Durchfahrt durch die Sunda-Straße erreichen. Bei unserem südlichen Kurs blieb uns auch ein Großteil des stürmischen Süd-West-Passat erspart.
In den frühen Morgenstunden des 25. Juli überquerten wir den Äquator. Diesmal musste auch meine Frau daran glauben, von Neptun getauft zu werden. In einer erträglichen Form wurde sie vom Dreck der Nordhalbkugel gereinigt und bekam ihren Taufnamen.
Die Sunda-Straße erreichten wir am 26. Juli gegen 13 Uhr. Hier konnten wir den Krakatoa und den noch tätigen Anak-Krakatoa vor die Linse bekommen.

Am folgenden Tag liefen wir in Jakarta ein. Es herrschten heiße Temperaturen und eine hohe Luftfeuchtigkeit. In der Maschine musste unter diesen Bedingungen ein Kolben gezogen werden. Die Kollegen im Keller waren zu bedauern. Zu einem der schönsten Höhepunkte der Hafenliegezeit in Jakarta zählt eine Stadtrundfahrt, an der fast jedes Besatzungsmitglied teilnehmen konnte. Zu den bemerkungswerten Objekten der Tour gehörten eine Moschee, der Mini Park (Mini-Indonesia) mit originalen Häusern und Bauten aus verschiedenen Teilen des Landes, die Batik- und Holzschnitzerei-Manufaktur, Chinatown und der Fischmarkt. Fast eine Woche lagen wir in Jakarta. Wir bekamen viel Zeit, um die Stadt zu erkunden und Einkäufe zu tätigen.
Am 3. August 1980 lief das Schiff aus und nahm nordwärts Kurs in Richtung China. Zunächst fuhren wir nach Hsinkang in der Bucht von Bohai im Norden Chinas. Dort angekommen

lagen wir erst einmal auf Reede und das Trinkwasser wurde knapp. Im Gegensatz zu den Typ IV–Schiffen verfügte die SCHWERIN nur über einen 160 Tonnen-Trinkwassertank. Bei einem Tagesverbrauch von zehn Tonnen weiß jeder wie lange diese Menge reicht. Also wurde eine Plane aufgespannt und das Regenwasser aufgefangen. Gleichzeitig konnte im Regen ein ausgiebiges Bad genommen werden. Gemeinsam wurden auch unter dem Licht der „Sonnenbrenner" (Lampen mit mehreren Glühbirnen) geangelt. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten und ein schöner Räucherabend war gesichert.
Trotz der Weissagung, dass wir drei Wochen auf Warteposition liegen bleiben würden, ging es schneller als gedacht. Schon einen Tag nach unserer erfolgreichen Angelsession liefen wir ein.
Endlich kam auch Ersatz für den fehlenden Nautiker. Allerdings verblieb ich nun in meiner angestammten Position als Zweiter Nautiker. Dem „Neuen" wurde die Funktion des III. NO übertragen. Schade, denn jetzt übernahm ich die Hundewache – zum Leidwesen meiner Frau. Ihre Zahnschmerzen meldeten sich wieder verstärkt zurück, und wir beschlossen erneut im nächsten Hafen einen Zahnarzt aufzusuchen.
Vom 11. bis zum 14. August lagen wir in Hsinkang, bevor das Schiff nach Chinas größter Stadt aufbrach – Shanghai. Auch hier hatte es über Wochen viel Regen gegeben. Eine große Anzahl von Schiffen lag auf Warteposition im Jangtsekiang. Fünf Kettenlängen wurden ausgesteckt, in der Hoffnung, nicht zu vertreiben. Nachdem wir die Ladung vollständig gelöscht hatten, ging es erneut auf Reede. Der Ladeplatz war noch nicht frei und so legte sich das Schiff noch einmal für fünf Tage vor Anker und wartete. Dann lief es direkt nach Shanghai in den Stadthafen. Für uns sehr angenehm, da von hier aus die Innenstadt zu Fuß erreicht werden konnte. Meine Frau und ich besuchten einen weiteren Zahnarzt. In dem großen Behandlungsraum wurde Massenabfertigung praktiziert. Jeder Behandlungsstuhl nur durch eine Plane abgeschottet, hörte man den Nachbarn stöhnen und schreien. Unser chinesischer Zahnarzt erweckte auch nicht unbedingt einen vertrauensvollen Eindruck. Wenn er den Mund aufmachte, ließen sich seine schlechten Zähne erblicken. Das erinnerte mich an den Schuster mit den schlechtesten Schuhen. Auch der Zahnarztbesuch in China brachte nicht den gewünschten Erfolg, die Schmerzen blieben.
Nach den Ladearbeiten dampften wir am 6. September 1980 den Jangtsekiang wieder hinunter mit Kurs auf Kobe in Japan. Ich war vorher noch nie in Japan gewesen und nun beeindruckt von den technischen Einrichtungen und der super funktionierenden Organisation des Hafens. Und alles erledigte sich in Ruhe und Souveränität. Nicht zu vergleichen mit der Hektik in deutschen Häfen.
In Kobe kamen wir auch an Land und konnten uns umsehen. Schon damals gab es mehrstöckige Kaufhäuser mit sieben Etagen unter der Erde. Bis zum dritten Kellergeschoss haben wir es geschafft, dann wurde die Luft zu stickig. Viel Spaß, ihr zukünftigen Kriegstreiber in euren Bunkern!
In Kobe trafen wir auch auf Damen des horizontalen Gewerbes. Sie waren besonders interessiert daran, sich mit meiner Frau zu unterhalten. So viel Gleichberechtigung wie von ihr berichtet, kannten sie nicht. Die Preise in Japan empfand ich als sehr hoch. Ein kleines Bier kostete in einem japanischen Restaurant umgerechnet sechs Westmark. Trotzdem haben wir ein paar Dinge dort eingekauft, vor allem Kinderspielzeug.
Am Nachmittag des 10. September breitete sich während der Ladearbeiten eine gewisse Unruhe aus. Ein Wirbelsturm mit Zugrichtung Kobe kündigte sich an, bei tropischen Temperaturen von über 30 Grad Celsius. In der schwülen Wärme zogen tiefdunkle Wolken über den Himmel. Gegen 16 Uhr wurden die letzten Rohre verladen, gesichert und die Luken geschlossen. Der Lotse stand schon auf Abruf. Wir sollten so schnell wie möglich den Hafen verlassen. Wieder auf See begann das Schiff zu stampfen. Bei Wachübernahme um

Mitternacht ließen sich noch die Lichter der japanischen Küste erkennen. Dann stürzte der Luftdruck mit einem Mal ab und die See nahm weiter zu. Der Ausläufer des Wirbelsturmes „Orchid" bekam uns in den Griff. Zwei Tage lang wurden wir ordentlich durchgeschüttelt und standen fast auf der Stelle. Ohne zu übertreiben, ich kam mir vor wie in einem Ruderboot. Haushohe Wellen stürzten auf uns ein. Bis über das Peildeck (18 Meter Höhe) schlug die Gischt. Ein Lob auf unsere Maschine, sie hielt die ganze Zeit durch.
Singapur erreichten wir erst am 18. September. Außer einigen Bruchschäden und einem schwer seekranken E-Mix waren wir gut durch den Sturm gekommen. Natürlich wurde eine Verklarung, die Ladung betreffend, abgegeben, um mögliche Schadensforderungen der Gläubiger abzuwenden.
In Singapur wurden von einer Tankschute 950 Tonnen Schweröl übernommen. Der Vorgang dauerte rund drei Stunden. Dennoch blieb Zeit zum Landgang. Wir nutzten die Zeit, um zusammen mit dem E-Ingenieur und der Zahlmeisterin den sogenannten „Tiger-Balm-Garden" zu besuchen. Er gilt als Sehenswürdigkeit von Singapur und wirbt als Reklame für eine pharmazeutische Firma, die den in Südostasien und heute auch in unseren Breiten bekannten „Tiger-Balsam", eine Allerweltmedizin gegen unzählige Krankheiten und Beschwerden, produziert.
Natürlich durfte auch ein Besuch des „Peoples-Park", ein Einkaufszentrum der Superlative, nicht fehlen. Über mehrere Etagen verteilen sich Geschäft an Geschäft. Der Käufer hat die Qual der Wahl. Müde, kaputt und mit rundgelaufenen Füßen ging es zurück an Bord. In den Abendstunden des 18. September hieß es „Lotse an Bord und Anker auf" weiter nach Port Kelang/Malaysia. Dort lagen wir zwei Tage im Hafen. Da wir Kokosöl laden sollten, mussten die Tieftanks im Schiff wiederholt gereinigt werden. Ein Sachverständiger kontrollierte diese Arbeiten. Am 20. September waren wir mit dem Kapitän beim Agenten zum Essen eingeladen. Noch nicht ganz fertig damit, kam die Nachricht, wir sollten sofort an Bord kommen, der Lotse warte schon. Neben den 500 Tonnen Kokosöl hatten wir Tropenholz für Rotterdam und eine Partie mit Krebsfleisch als Kühlladung übernommen. Weitere Ladungsgüter sollten in Penang komplettiert werden.


Der Autor mit Vipern im Schlangentempel auf der Insel Penang

Penang bot noch einmal vor dem langen Seetörn zurück nach Europa die Chance mit meiner Angetrauten zum Zahnarzt zu gehen. Diesmal stießen wir auf eine Zahnärztin und im Vergleich zu den vorangegangenen „Holzhackern" eine kompetente Fachärztin. Sie packte das Übel an der Wurzel und erkannte sofort die Missetaten ihrer Vorgänger. Ab diesem Zeitpunkt bekam meine Frau während der Überfahrt keine Probleme mehr mit ihren Zähnen.
Am Abend des 24. September hieß es Abschied nehmen von den Häfen der Malakka-Straße und von Fernost. Jetzt ging es „straight away" zurück mit Ziel Rotterdam. Das Schiff war bis oben hin voll beladen. An Deck türmten sich die Holzpakete aus schwerem Tropenholz. Der Weg auf die Back führte wie durch einen Tunnel. Die Überfahrt bis zum Suezkanal verlief ohne nennenswerte Probleme. Wir verspürten im

September auf dem Indischen Ozean bei ruhiger See schon den Wechsel zum Nord-Ost-Monsun. Schönes Wetter und kein Stress gaben oft auch Anlass, zusammen zu sitzen oder sich am Pool zu sonnen und ein Bad zu nehmen. Pünktlich zum „Tag der Republik" am 7. Oktober durchfuhren wir den Suezkanal, diesmal ohne große Behinderungen. Ein vorangegangener Sandsturm berührte uns nicht mehr.

Im Mittelmeer wurde es spürbar kälter. Vorbei mit dem Sonnenbaden. Gleichzeitig bekamen wir auch wieder starken Seegang. Bei einem entgegenkommenden DSR-Schiff ließen sich beim Austauchen die Bugpropeller frei sehen. Noch vor Gibraltar ereilte uns ein weiteres Unglück. Jonas befand sich an Bord und trieb seinen Schabernack. Bedingt durch den schweren Seegang wurden die Arbeiten an Deck eingestellt. Einige Matrosen waren damit beschäftigt, Malarbeiten auf dem Windenhaus durchzuführen. Das Windenhaus hatte zwei Decks, wo auch die Schwergutwinden standen. Die Gerätschaften, wie Farbkisten, Rollen und Werkzeuge sollten mittels Leine nach unten gegeben werden. Ein Matrose wusste es besser. Eine Hand an der Leiter und mit der anderen den Farbkasten geschnappt, so sollte es nach unten gehen. Beim starken Überholen des Schiffes verlor der Matrose den Halt, ließ die Leiter los und stürzte nach unten. Dort liegend folgte ihm der halb gefüllte Farbkasten und schüttete die Farbe über ihn. Die Fallhöhe betrug ungefähr 4,5 Meter. Er lag da wie tot. Nachdem er vorsichtig von seiner farbgetränkten Kleidung befreit worden war und auf ein Brett gelegt wurde, erfolgte der Abtransport ins Hospital. Zum Glück war er nicht lebensbedrohlich verletzt, hatte sich aber beim Sturz eine Fraktur an einem Wirbelkörper zugezogen. Nun war „Holland in Not". Der Kapitän entschied, Gibraltar als Nothafen anzulaufen. An einem Sonntag kamen wir nach 17 Uhr dort an. Ein englischer Arzt kam an Bord und untersuchte den Patienten oberflächlich. Eine Einweisung in ein Krankenhaus ließ sich nicht ermöglichen, da die Krankenhäuser auf Gibraltar am Sonntag keine Patienten annehmen. Seltsam, wer ernsthaft auf Gibraltar erkrankt, darf erst am Montag sterben.
Das Einzige, was uns der englische Arzt empfehlen konnte, war, unseren Verletzten bis Rotterdam mitzunehmen. Auf der Hinreise einen Schwerverletzten, auf der Rückreise einen Schwerverletzten – nun reichte es. Der betroffene Matrose wurde jeden Tag mehrmals umfassend betreut und auch mit Schmerzmitteln versorgt. Fünf Tage bis Rotterdam, und die Wetterlage verschlechterte sich. Wie allzu oft begrüßte uns die Biskaya mit schwerer See. Endlich im Englischen Kanal hörte die Schaukelei allmählich auf.
Kaum in Rotterdam angekommen, wurde damit begonnen die Ladung zu löschen. Auch in den Niederlanden ging es ruhig und gesittet zu. Es machte Spaß, dort in den Häfen zu liegen. Sofort nach Ankunft fuhren wir mit unserem Patienten zum Arzt. Der Doktor wollte ihn gleich dort in ein Krankenhaus einweisen lassen. Aber hier streikte unsere Reederei. Sie wies an, den Verunfallten bis Rostock mitzunehmen. Der niederländische Arzt wies jede Verantwortung von sich. Aber gut, bis Rotterdam waren ja auch schon einige Tage seit dem Unfall vergangen.
In Rostock angekommen, dem berühmten Reede- und Verholhafen, wurde sofort wieder die dortige Hektik spürbar. Notarzt, Krankenwagen, Inspektion, Rettungsbootwartung, Reparaturarbeiter usw. usf. Nun ja, die meisten von uns kannten das ja schon. Nach dieser vier Monate währenden Reise mit Hindernissen langte es. Ich stieg von der SCHWERIN ab. Ein anderes Schiff, das MS EILENBURG, sollte mir bessere Zeiten bescheren. Allzeit gute Fahrt und die bewusste Handbreit Wasser unterm Kiel!

Roland Mahnke

Schlepp-Reisen ins Schwarze Meer

Wenn ich mir heute nach vielen Jahren die Tagebücher und Kalender meiner Fahrzeit im Anschluss an die bei der DSR ansehe, fallen mir die Reisen 23 und 24 bei der Fairplay-Reederei wieder ein. Ich fuhr bei dieser Reederei von 1996 bis zum Verkauf beider Hochseeschlepper 2010. Da ich als Chief Engineer neben dem täglichen Wachdienst auch für den gesamten Schreibkram seitens der Maschine verantwortlich war, kann ich die Reisen datumsgenau zurückverfolgen. In der heutigen Zeit haben im Zeitalter der Containerfahrt die Seeleute kaum noch Gelegenheit dazu, Land und Leute kennenzulernen wie es zu DSR-Zeiten üblich war. Lange Reede- bzw. Hafenliegezeiten wurden damals stets genutzt, um Ausflüge per Rettungsboot oder Bus zu unternehmen. Davon konnte der Seemann auf Schiffen bundesdeutscher Reedereien nur träumen.
Auf einem Hochseeschlepper sah das schon etwas anders aus. Manchmal war der Schlepp noch nicht abfahrtbereit oder die Ablösung verzögerte sich, weil der Schlepper wegen Schlechtwetter noch nicht am Ablöseort war. Dann wurde natürlich die Gelegenheit genutzt, noch einmal von Bord zu gehen, um Land und Leute kennen zu lernen.



Auslaufen mit den zwei Kranbarken im Schlepp bei schönem Wetter

Hier in Auszügen der Bericht meiner beiden Reisen 23 und 24 auf dem alten Hochseeschlepper FAIRPLAY IX. Die Nummer 23 begann am 27. Mai 2008 mit einer Autofahrt von Stralsund nach Berlin. Es folgte der Flug von dort über Paris nach Rio de Janeiro.
Nach Ankunft auf dem Flughafen in Rio ging es per Taxi weiter in ein Hotel. Am nächsten Tag per Boot zu unserem Schlepper, der vor Niterói auf Reede lag. Gigantisch die Brücke, über die wir fahren mussten, bevor wir mit unserem Gepäck zum Schlepper übersetzten. Eine Brücke von 13.290 Meter Länge hatte ich zuvor noch nie überquert. Nach der Übergabe/Übernahme der Ressorts stand auch fest, dass wir noch einige Tage zu warten hatten. Die zwei Kranbargen waren noch nicht fertig zur Abfahrt. Man hatte uns das Pfingstfest und mir das Seeleutetreffen in Reinsberg ohne zwingenden Grund vereitelt. Auf jeden Fall stand wieder einmal ein Tandemschlepp auf der Tagesordnung. Das bedeutete aber auch pro Schleppleine eine Kranbarge. Leider hat man dann keine Redundanz, wenn eine Schleppleine brechen sollte. Eine Kranbarge war für Gibraltar, die andere für Rotterdam bestimmt. Zugute kam uns nur, dass eine der zwei Kranbargen, die größere von beiden, diesmal bemannt war. Das kommt ganz selten vor. Meistens ist man auf sich selbst gestellt, sollte eine Schleppverbindung reißen, was zum Glück bei guter Vorbereitung sehr selten vorkommt.

Als Geburtstagsgeschenk durfte ich mit meinen Kollegen aus der Maschine noch 500 Kubikmeter Gasoil und 6400 Liter Schmieröl in Fässern übernehmen. Bei Auslaufen war die Jesusfigur auf dem Corcovado von Rio leider wieder in Wolken verhüllt. Ich habe sie nur einmal ganz kurz gesehen, während wir durch die Brücke fuhren, über die wir Tage zuvor angekommen waren. Die Fahrt über den Atlantik verlief ziemlich ruhig. Die bemannte Kranbarge wurde vor Gibraltar abgegeben, während wir die zweite, unbemannte, bis nach Rotterdam verschleppten. Der erste Job war erledigt. Es folgte der nächste, die Verschleppung einer weiteren Kranbarge von Dordrecht nach Kertsch in der Ukraine. Am 24. Juli 2008 begann die Überreise Richtung Schwarzes Meer.

In Kertsch angekommen, wurde die Barge abgegeben. Wir verholten nach Mykolajiv, ebenfalls in der Ukraine, und erfuhren dort wie korrupt die Beamten in diesem Land sind. Sie kamen mit ihren großen Tellermützen, reich mit Sternen dekoriert und einer Übersetzerin, weil keiner der „Raupenschlepper" Englisch sprach. Da unsere beiden Hochseeschlepper Baujahr 1970/1971 waren, hatten wir schon Reisen zuvor auf beiden Schleppern in den Staaten bzw. in Deutschland eine neuere Abwasseranlage einbauen lassen. Genau diese Abwasseranlage, die in den Staaten akzeptiert wurde, entsprach in der Ukraine natürlich nicht den aktuellen Vorschriften. Es wurde diskutiert und Rücksprache mit Hamburg geführt. Der abgeschlossene Auftrag, die Verschleppung eines kuriosen Anhangs, (siehe Abbildung) drohte zu kippen. Dann kamen die korrupten Ukrainer mit ihrem Vorschlag heraus: Bei Zahlung von 2.500 Euro würde man die Anlage, so wie sie ist, akzeptieren, wir müssten aber im Hafen die Ventile ohne das Beisein der Behörden selbst verplomben. Das sind Zustände wie in Afrika. Die nächsten Sätze habe ich original aus meinem Tagebuch übernommen. Die Kraftausdrücke bitte ich zu entschuldigen.



Bug und Heck eines Chemikalientankers von Mykolajiv nach Florö

„1. September 2008 – Gestern, am Auslauftag, hat man uns voll in den Arsch getreten. Um 6 Uhr waren die Behörden angekündigt. Also bin ich um 5.30 Uhr aufgestanden. Um 8 Uhr war noch kein Mensch an Bord. Immerhin war ja Sonntag. Einmal ausschlafen hätte mir auch gutgetan. Um 9 Uhr kam ein Norweger und fragte uns, wann es denn nun endlich losgeht. Wir mussten ihm leider sagen, dass wir noch immer seit 6 Uhr auf die Behörden warten. Er rief Hinz und Kunz an und bekam heraus, dass das Auslaufen wegen aufkommendem Wind auf der Kippe stand und eventuell ein Schiff den Kanal für uns versperrt. Diese Info war ‚für uns natürlich nicht wichtig.' Der Makler hat uns dazu nicht informiert und uns wuchs langsam ein dicker Hals. Um 10 Uhr kamen dann die ersten Werftluden, die mit den letzten Vorbereitungen am Anhang beschäftigt waren. Die Lotsen waren auch bereits zu sehen, kamen aber noch nicht an Bord. Ich fragte den Werftarbeiter, den ich als Dockmeister in Erinnerung hatte. Er sagte mir, sie hätten die Info, gegen 11 Uhr soll es losgehen. Die Lotsen kamen an Bord und diskutierten, ob sie überhaupt auslaufen könnten, da am letzten Ende die See 6–7 hatte. Der Besichtiger hatte Auslaufen bis 6 genehmigt. Da wir mit dem Schlepp verbunden waren, und ein zusätzlicher Schlepper bereits dabei war hinten festzumachen, schmiss ich zum Glück beide Hauptmaschinen an. Jetzt dachte ich, ich muss von der Welt. An der Stb-Hauptmaschine blies voll ein Luftreduzierventil für die Umsteuerluft ab. Ich musste hoch zur Brücke und dem Kapitän darüber berichten. ‚Also hau rein, dass du das wieder hinkriegst, ich versuche die hier noch hinzuhalten.' Das brauchte er aber gar nicht. Auf dem Anhang wurden noch die restlichen Gerüste abgenommen und Kabel und anderer Mist. Ich keulte mit dem

II. Ing beim Ausbau des Reduzierventils. Nach ca. zehn Minuten war der Schaden behoben, die Maschinen liefen wieder und ich konnte seeklar melden.



Nun kam der Hammer: Ohne Auftrag oder Vorwarnung schmissen die Arbeiter in der Werft einfach den Anhang los. Der Alte war noch gar nicht draußen, wusste also nichts, und er sagte mir später, die Lotsen diskutierten noch immer mit dem Hafenkapitän und der Lotsenstation, ob wir überhaupt auslaufen können. Langsam bewegte sich der Neubau aus dem Dock, als man langsam an Land hektisch wurde. Ich dachte, der Alte wüsste Bescheid, doch er hatte weder Auftrag zum losschmeißen gegeben, noch wusste er, was auf uns zukommt. Der Anhang hätte uns auf die Seite gezogen, denn wir waren ja auch noch an der Pier fest. Schnellstmöglich machten wir unsere Leinen los und zum Glück hatten wir bereits die Gangway weggenommen. Gekonnt drehte der Kapitän den Schlepper und der achtere Assistenzschlepper war nur Ballast, der konnte das Monster von Anhang gar nicht halten. So hatten also die Werftluden indirekt entschieden, dass wir auslaufen. Wir kochten vor Wut. Trotzdem klappte alles wie am Schnürchen, nun sind wir auf dem Weg zum Bosporus und versuchen, morgen noch bei der Passage dabei zu sein. Der Kapitän hat ETA für den 24. September 2008 gegeben."

Pünktlich an diesem Tag trafen wir in Florø/Norwegen ein. Auch meine 24. Reise sollte nach Mykolajiw in die Ukraine gehen. Die erste Schüttelfrosteinlage bekam ich bereits gleich nach Einlaufen. Wie auf der letzten Reise musste ich zur Verringerung des achteren Tiefgangs Ballastwasser umpumpen und noch gleichzeitig Kraftstoff von achtern nach vorn, um während der Revierfahrt mit der Schraube nicht den Grund zu berühren. Das wurde selbstverständlich alles ordnungsgemäß im Maschinentagebuch dokumentiert.

Nach dem Festmachen kamen wieder die uniformierten „Raupenschlepper" mit ihren Tellermützen, der Übersetzerin und vier Mann in schwarzen Kombis. Mir schwante da schon nichts Gutes.

Der Chief Mate musste mit seinen Matrosen die gesamte an Bord befindliche Farbe ausräumen, die dann mit dem angegebenen Farbbestand vor der Einklarierung verglichen werden sollte. Im Bereich Maschine wurde der gesamte Gasoilbestand an Bord kontrolliert und mit dem Tagebuchbestand verglichen. Und hier lag das Kind im Brunnen, wie man so schön sagt. Auf modernen Schiffen gibt es für jeden Tank exakte Peiltabellen, die unterschiedliche Gatt-Lagen des Schiffes berücksichtigen. Auf unseren alten Gurken wiesen die Peiltabellen für eine Peilung immer nur genau einen Wert aus, egal, ob das Schiff hecklastig oder auf dem Kopf liegt. Für mich war stets ein Kraftstofftank lenz, wenn der Gasoilseparator nicht mehr ansaugte. Der Rest war der sogenannte Todbestand des Tanks. Nun waren ja nicht alle Peilrohre zentral gelegen, manche Peilrohre befanden sich Vorkante, andere Achterkante des jeweiligen Tanks. Nach den Aktivitäten hatten wir einen völlig anderen Trimmzustand. Im Endresultat ergab die Addition aller Peilungen einen fast zwanzig Kubikmeter Mehrbestand, als im Tagebuch ausgewiesen war. Das klingt natürlich viel, aber weil sich an Bord dreizehn Kraftstofftanks befanden (Gesamtmenge 550 Kubikmeter Fassungsvermögen), die beiden größten mit je 74 Kubikmetern, ist das nicht verwunderlich. Nun hatte man ein Opfer gefunden. Der Chief Mate durfte die Farbe mit seinen Matrosen wieder einräumen. Ich erklärte der Übersetzerin wie der veränderte Bestand zustande kommt, zeigte ihr und den Behörden auch die Tagebucheintragungen. Die Uniformierten wollten das jedoch nicht akzeptieren.

Ich sagte der Übersetzerin, der Bestand wäre wieder genauso wie er im Tagebuch steht, ich müsste dann aber den Ballast wieder umpumpen und auch den Kraftstoff. Das Ergebnis wäre dann aber, dass das Schiff mit der Schraube auf Grund liegen würde und wir nicht mehr auslaufen könnten. Der Kapitän kam zu mir und fragte, was los sei. Ich erklärte es ihm und er meinte: „Ich nehme die Herrschaften mit in meine Kammer." In der Zwischenzeit durfte ich mein Statement auf Englisch schreiben und man zog sofort meinen Reisepass ein. Das Seefahrtsbuch und der Reisepass waren ja ständig beim Kapitän.
Nach geschätzten zwanzig Minuten kam der Anführer dieser korrupten Bande lachend in meine Kammer, warf mein Seefahrtsbuch auf die Back, klopfte mir „freundlich" mit einem breiten Grinsen auf die Schulter und sagte nur: „Okay!" Dann verließen alle lachend und sichtlich vergnügt den Dampfer. Ich ging in die Messe, wo der Chief Mate schon auf mich wartete. Anschließend kam unser Kapitän mit rotem Kopf wutentbrannt herunter. Was er zuerst sagte, ist für den Leser nicht relevant, er kann es sich sicher denken. Dann erzählte er weiter, dass man unseren Dampfer an die Kette legen sowie mich abführen und in den Knast stecken wollte wegen angeblichem Kraftstoffschmuggel. Nach minutenlangem Diskutieren kam dann wieder das, was schon auf der letzten Reise bei der Abwasseranlage angeboten wurde. Bei Zahlung von 1000 Euro sei alles okay. Nach Zahlung dieser Summe aus der Bordkasse erbarmten sich die korrupten Kerle mit ihren Tellermützen und verpissten sich. Soviel zur Ukraine! Dieses Land sieht mich privat nie wieder, das habe ich mir geschworen.
Dann kam der Tag der Abreise. Die Überreise nach Norwegen sollte es in sich haben. Das Wetter war wesentlich schlechter als im Sommer der vergangenen Reise. Zeitweise sahen wir unser eigenes Schraubenwasser voraus bzw. querab. Als ich eines Tages nach der Wache die aktuellen Bestände auf die Brücke brachte, hörte ich im UKW die Frage eines Mitläufers, warum wir bei diesem Wetter die Maschine abstellen. Für Außenstehende musste es so aussehen, dabei liefen wir Voll Voraus. Das einzige Highlight dieser Reise war die Begegnung mit unserem alten Schwesterschlepper FAIRPLAY XIV, der jetzt unter anderem Namen und anderer Flagge fuhr. Er hatte als Anhang ein altes Kriegsschiff und schleppte es in Richtung Bosporus. Beim Schlepper, jetzt ganz in grün, kam am Steven wieder unsere blaue Farbe durch.





Steinbarge vor Ausstecken des Schleppdrahtes

Nach diversen Schwierigkeiten, die einen Stopp in Algeciras notwendig machten, verlief die restliche Reise dann zum Glück nach Plan und wir überstanden auch die Biscaya mit einiger Verzögerung. Am 24. Februar 2009 traf der Schleppzug in Florø ein.
Der nächste Auftrag war dann die Verschleppung einer enorm schweren Barge mit Steinen, die wir aus Larvik in Norwegen holten und über Schottland zur Isle of Man nach Ronaldsway für den weiteren Ausbau des Flughafens brachten.

Weitere Beispiele für Schlepps bei der Fairplay-Reederei:





Casinoschiff von Port Said nach Haifa (o.), Containerbrücke durch den Bosporus (r.)





Neubau auf der Donau in Rumänien auf dem Weg nach Norwegen (li.), mehrere Schiffskörper auf einer Barge (o.)





U-Boot-Wrack von England nach Türkei, vor Gibraltar für immer gesunken



Eine Barke mit Containerbrücke an einem Schleppdraht von 1.200 m Länge auf dem Weg von den USA nach Tema (Ghana)

Friedrich Elchlepp

Mit MS COTTBUS unterwegs nach Südostasien

Dr. jur. Friedrich Elchlepp, Jahrgang 1924, Angehöriger der Volksmarine seit 1950, Konteradmiral a.D., von 1960 bis 1984 Havariekommissar (Seekommissar) bei der Großen Seekammer der DDR, Vorstandsmitglied des Deutschen Arbeitskreises für Schifffahrts- und Marinegeschichte.

Wir befanden uns am 14. Februar 1990, morgens gegen 07.00 Uhr querab der philippinischen Insel Lubang. Das MS COTTBUS näherte sich auf seiner dritten Reise im 11. Jahr nach der Indienststellung der Mindoro Straße mit Kurs auf die Sulu See. Es herrschten östliche Winde um Stärke 5, die Temperatur der Luft betrug 27 °C, das Wasser war 28 °C warm. Es schien die Sonne und das Schiff wiegte sich in einer leichten Dünung. Auf einem Kurs von 144° fuhr es mit einer Geschwindigkeit von 15,8 kn (29,2 km/h). Die Passage war nautisch nicht schwierig. Dennoch war Kapitän Wolfgang Richter (in der DSR-Flotte besser unter dem Namen „Pfeifenrichter" bekannt) auf der Brücke. Ob schwierig oder nur als Naturschauspiel interessant, er war einfach da und sah zum Leidwesen seiner mates (naut. Offiziere) auch die kleinste Unterlassung während der Wache. Gesprächig wurde er nur, wenn es um die Seefahrt ging.

In der Bordchronik hatte ich einen ausführlichen Beitrag unter dem rätselhaften Titel: „Mabuhayto COTTBUS" gefunden. „Was hat es damit auf sich, Kapitän", nutzte ich die Gunst der Stunde zu einer Frage. Normalerweise herrscht Schweigen auf der Brücke als Zeichen einer gespannten Aufmerksamkeit. So jedenfalls verstand der Kapitän die „gute Seemannschaft" bei der Führung des Schiffes. Aber bei einer professional question – auch seine ausgezeichneten Kenntnisse der englischen Sprache sind gut bekannt – war er bereit, von diesem Grundsatz abzuweichen. Der Willkommensgruß galt dem MS COTTBUS bei seinem Einlaufen in Manila (Philippinen) am 23.5.1980, erzählte der Kapitän. MS COTTBUS

war damals das erste Schiff der Deutschen Seereederei, das diesen Hafen anlief. Die Besatzung wurde nicht nur vom Agenten, sondern auch vom Hafenkapitän willkommen geheißen. Dann schweifte der Kapitän von diesem Thema ab und berichtete von den vor uns liegenden Häfen auf Sulawesi (Celebes), Java und Sumatra, die er genau kannte.

Besonders interessant waren seine Erfahrungen mit dem Wetter in Südostasien. Kenntnisse, die für den Fahrensmann von lebensbewahrender Wirkung sein können. Dies trifft besonders auf die Sommerreisen mit ihrem Südwest-Monsun und den Taifunen zu. Während der Monsun Jahr für Jahr mit größter Regelmäßigkeit auftritt, handelt es sich bei den Taifunen um tropische Wirbelstürme, die auch eine bestimmte Jahreszeit bevorzugen (größte Häufigkeit in den Monaten Juli bis Oktober), aber dennoch nur hin und wieder auftreten und, im Vergleich zum Monsun, jeweils nur für ein begrenztes Gebiet Bedeutung haben. Die Statistiken weisen für den Nordwest-Pazifik und angrenzende Seegebiete wie China See und japanische Gewässer drei bis fünf Taifune (für die genannten Monate) aus. Sie bewegen sich auf mehr oder weniger regelmäßigen Bahnen. Ihre Gefährlichkeit liegt in den hohen Windgeschwindigkeiten (150 Knoten = 278 km/h und mehr), den immensen Niederschlägen und den daraus resultierenden Folgeerscheinungen. Für den Seemann ist Windstärke 12 eine Größe, die er während seiner Fahrenszeit durchaus einmal erlebt, aber das sind „nur" 64 Knoten und darüber. Im August 1985 hatte die Besatzung der COTTBUS mit den Auswirkungen mehrerer Taifune zu kämpfen. Aber davon wollte der Kapitän bei anderer Gelegenheit berichten.

Am 16. Februar 1990 überschritten wir von Hongkong kommend nun schon zum dritten Mal den Äquator. Als zünftig – nach allen Regeln seemännischer Tradition am 11. Januar 1990 – getaufte Seefahrer, machten wir davon kein Aufhebens mehr. Vor uns lag der Hafen Ujung Pandang auf Sulawesi. Wir sollten 300 t Kakaobohnen in Säcken laden. Die Luken waren klar für die Übernahme. Die Dauer des Beladens hängt in diesen Häfen zuerst vom Wetter ab, denn wir befanden uns in der Zone ständigen Tropenregens. Meist nachts, aber fast regelmäßig ab 14.00 Uhr Ortszeit geht ein Tropenregen nieder. Dann heißt es, rechtzeitig den Ladeprozess zu unterbrechen und die Luken zu schließen. Das Heranfahren der Säcke mit den Sackkarren vom Schuppen zum Schiff ist zu stoppen. Kein Sack darf nass werden, denn Nässe können die Kakaobohnen nicht vertragen. Ist der Regen vorüber, werden die Luken geöffnet und das Beladen geht bei tropischer Hitze weiter. 45 °C und mehr herrschen in den Laderäumen. Hier arbeiten pro Gang 20 Philippinos, die, mit Sackhaken ausgerüstet, die weggefierten Säcke nach Weisung stauen. Die Benutzung des Sackhakens führt zu mancher Beschädigung an den Säcken. Die Verwendung der Haken aber erleichtert die Arbeit und es wäre undenkbar, den Stauer von diesem Hilfsmittel zu trennen. Paletten könnten die Arbeit erleichtern, würden aber zu viel Freiraum kosten. So werden Säcke noch wie vor 100 bis 200 Jahren geladen und transportiert. Bei uns wurde in drei Luken gleichzeitig gearbeitet. Folglich befanden sich 60 Stauer und weitere 20 bis 30 Wächter, Aufseher, Kontrolleure und andere Verantwortliche Tag und Nacht an Bord. Da wird dann verständlich, warum die Aufbauten mit den Wohn- und Gemeinschaftsräumen hermetisch verschlossen sind.

Die Arbeit in den Tropen verlangt von allen Besatzungsangehörigen große physische und psychische Bereitschaft. Der Laderaumwärter zum Beispiel, ein Matrose des Schiffes, steht für viele Stunden im Auftrag des Wachhabenden Offiziers (WO) im Laderaum und ist für das ordnungsgemäße Stauen der Säcke, aber auch für die Einhaltung des Rauchverbotes und für bestimmte hygienische Forderungen verantwortlich. Sie durchzusetzen ist meist nicht einfach. Er leidet nicht minder unter der Hitze und dem Staub, ebenso wie die Maschinenassistenten beim Ziehen eines Kolbens der Hauptmaschine oder bei der Reparatur eines Hilfsdiesels. Hier ist es nicht der Staub, sondern es sind die Öldünste, mit denen die Menschen fertig werden müssen. Deshalb ist es kein Luxus, sondern in der heutigen Zeit unerlässlich, dass die Wohn-, Gesellschafts- und bestimmte Räume der Maschinenanlage klimatisiert

sind. Die Zeit der Typ IV-Schiffe der Deutschen Seereederei, die diese Annehmlichkeiten noch nicht kannten, könnten nur als historische Reminiszenz, nicht aber als Argument für die heutige Zeit dienen.
Über zehn Jahre nach der Indienststellung (18. Mai 1979) des MS COTTBUS bestätigt sich aufs Neue, dass die Schiffe des Typs Meridian noch den Anforderungen des Asien-Semicontainerdienstes gewachsen sind. In einem Zeitraum von 40 bis 50 Tagen werden dort etwa zehn Häfen bedient. Dabei wird das Schiff einmal vollständig entladen (gelöscht). Gleichzeitig erfolgt die Beladung für die europäischen Häfen. In den angelaufenen Häfen wird auch Zwischenladung genommen (z.B. von Jakarta nach Bangkok oder Hongkong). Während der Reise 7/89-1/90 wurden u.a. acht Mercedes-Busse von Jakarta nach Hongkong an Deck und in Luke 4 gefahren. Neben Containern wird jede Form von Stückgut – vom Transformator als Schwergut bis zu hochwertiger Sackware wie Soda, Malz, Kaffee, Kakao, Pfeffer u.a. – transportiert. Dabei wurde auch im 11. Jahr nach der Indienststellung vielfach eine Raumauslastung von über 97% erreicht. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhang bleiben, dass das auf der Warnowwerft gebaute Schiff gut in der See liegt. Das schwere Wetter in der Biskaya und der Monsun im asiatischen Raum sowie die Taifune hat MS COTTBUS zuverlässig „abgeritten". Die Bewegungen des Schiffes sind sowohl beim Stampfen als auch beim Rollen angenehm weich. Das Schiff bewegt sich bedächtig. Es ist kein ausschlagendes Schaukelpferd. Dennoch sind die Jahre dieses Schiffstyps gezählt. Ein 12 bis 15 Jahre altes Schiff ist bei der jetzigen schnellen technischen Entwicklung moralisch und technisch verschlissen.
In der Schiffspresse war unter dem 25. Februar 1990 zu lesen: „Die DSR ist bemüht, ihre Flotte zu verjüngen. Zunächst geht es um die Beschaffung von Containertonnage, aber auch um die Erneuerung der teilweise überalterten Schiffe der Spezial- und Massengutfahrt. Die Frachter werden vorrangig durch Importe zur Verfügung zu stellen sein, aber auch von der Werftindustrie der DDR."
Bis dahin, so meint die Besatzung, wird ihr solides Schiff noch manche Reise nach Südostasien antreten können. Die Übersicht zieht das Resümee über den Einsatz von MS COTTBUS nach zehn Fahrensjahren im Fernost/Südostasien Liniendienst.

Zahlen und Fakten für die zehn Einsatzjahre:

Gesamtdistanz aller Reisen:	622.565 sm (1.152.990 km)
Längste Reise:	181 Tage, Reise 4/83-1/84 China/Korea
Kürzeste Reise:	79 Tage, Reise 2/3/86 Mittelamerika
Längste Reedezeit:	32 Tage, Shanghai 1980
Gesamtladung aller Reisen:	371.417,4 tons
Durchschnittliche Ladungsmenge pro Reise:	7.737,9 tons
Durchschnittliche Raumauslastung:	94,0%
Zeitbilanz 18.5.1979 – 17.5.1989	
See-Zeit	1674 Tage, 48,8%
Reede-Zeit	413 Tage, 11,3%
Hafen-Zeit	1312 Tage, 35,9%
Werftzeit	254 Tage, 7,0%
Durchschnittliche Hafenliegezeit pro Anlauf	3,24 Tage

Sie konnte erreicht werden, weil seit Indienststellung der COTTBUS zwei Aufgaben voll erfüllt wurden: Zum ersten wurde das Schiff unfallfrei gefahren und zweitens war das Schiff bei den Hin- und Rückreisen voll abgeladen. Hierzu trug nicht unwesentlich die Bildung der Stammbesatzung bereits bei Indienststellung des Schiffes bei. Der Zusammenhalt der

Besatzungsmitglieder hängt zu einem beträchtlichen Teil von den zwischenmenschlichen Beziehungen ab. Ihre Grundlage ist an Bord vor allem eine klare Abgrenzung der zu erfüllenden Aufgaben und eine eindeutige Bordroutine. In all den Jahren gab und gibt es eine straffe Einzelleitung durch den Kapitän, die die Erfüllung der vom Reeder gestellten Aufgaben sichert. Heute, nachdem bereits vor 1989 die Planstelle des Pursers (Verwaltungsoffizier) und ab Oktober 1989 die des Politoffiziers gestrichen wurden, zeigt sich, dass beide Personen überflüssig waren. Wie in den 60er-Jahren ist nun der Erste Offizier neben seinen umfangreichen Aufgaben als Ladungsoffizier auch Bereichsleiter der Wirtschaft, der Funkoffizier ist verantwortlich für die Klarierung des Schiffes gegenüber den Behörden und gibt das Handgeld aus. Der Leitende Technische Offizier führt die Anwesenheitsliste der Mitglieder der Komplexbrigade und bestellt und verwaltet die Materialien und Ersatzteile. Der Obersteward betreut die Transit-, Handels- und Basarware. Diese althergebrachte Verteilung der zusätzlichen Aufgaben wurde von den Offizieren selbstverständlich übernommen.
Während dieser Reise zeigte sich in bestürzender Deutlichkeit ein neues Phänomen, das eigentlich ein ganz altes ist. Es ist die Sorge um den Arbeitsplatz. Bis zum Oktober 1989 war



MS COTTBUS aus „Seewirtschaft" (04/1981)

die Industriekreisleitung der SED Herr über den Menschen an Bord. Vom „Wohlverhalten", d. h. der widerspruchs- und bedingungslosen Erfüllung der Forderungen ihrer Funktionäre hing das Schicksal des Einzelnen ab. War das Besatzungsmitglied aus uns heute unglaublich erscheinenden Gründen (z. B. Scheidung des Ehepartners, kritische Äußerungen der Ehefrau im Heimatort, Ausreiseantrag eines Verwandten) nicht mehr „zuverlässig", dann erhielt er Berufsverbot. Das äußerte sich durch Entzug des Seefahrtsbuches oder Verweigerung des Sichtvermerks im Seefahrtsbuch. Damit war sein Einsatz an Bord unmöglich geworden. Diese Willkürmaßnahmen, ja der Angst, denn ein unbedachtes Wort konnte zum sofortigen Absteigen (oder Übersteigen auf ein heimwärts fahrendes DSR-Schiff) führen. Damit war der Verlust des Arbeitsplatzes an Bord besiegelt.
Heute nun resultiert die Sorge, ja die Angst, um den Arbeitsplatz aus ganz anderen Gründen. Selbst wenn in den kommenden Jahren die Deutsche Seereederei Rostock als Kapitalgesellschaft überlebt, so bleibt die Frage bestehen, unter welcher Flagge ihre Schiffe fahren werden. Sollte es das Zweitregister der BRD sein, wird es die Flagge Panamas oder Antiguas? Wie steht es mit dem Arbeitsplatz an Bord – auf der Basis welcher Heuer? Viele Fragen, die 1990 noch einer Antwort bedürfen.
Ich danke dem Kapitän für die wertvollen Auskünfte. Sie sind in unserer schnelllebigen Zeit bereits heute ein zeitgeschichtliches Dokument, das auf MS COTTBUS am 18. März 1990, zur Zeit der Wahlen für die Volkskammer abgeschlossen wurde.

Aus: DSR JOURNAL, 13. August 1991, Rechtschreibung gem. Reform 1996

Knut Freiwald

Stowaways

Ein leidiges Thema: Stowaways, blinde Passagiere, Überschmuggler – eine besondere Spezies von Menschen, die dem Seemann das Blut in Wallung versetzt. Ein Problem, mit dem wir es auf DSR-Schiffen eher nicht oder selten zu tun bekamen, das in der heutigen Zeit aber zunehmend weltweit ein Problem darstellt.
Während meiner Zeit als Kapitän wurde ich zweimal damit konfrontiert, jeweils auf dem unter liberianischer Flagge fahrenden Containerschiff SAMARIA. Das erste Mal kam der blinde Passagier in Kapstadt an Bord. Das Schiff machte dort einen Bunkerstopp. Dazu wurde während der Nacht an der Bunkerpier längsseits gegangen. Weil das Schiff abgeladen war, befand sich das Hauptdeck fast auf gleicher Höhe wie die Pier. Die Bunkerstation war zwar ständig besetzt, auch an Deck gingen die Wachen verstärkt Kontrollgänge, aber irgendwie schaffte es der junge Mann an Bord zu kommen und sich im Maschinenraum unbemerkt zu verstecken.
Erst am übernächsten Morgen, wir befanden uns inzwischen auf dem Weg nach Tema/Ghana, wurde er entdeckt. Daraufhin wurde ein vorgeschriebenes Procedere laut Reedereianweisung in Gang gesetzt. Das beinhaltete Befragung und Unterbringung des blinden Passagiers und das Absetzen der entsprechenden Meldungen. Jedenfalls bedeutete der Zwischenfall einen riesigen ärgerlichen Aufwand. Unser junger Mann stammte aus Somalia. Er wollte eigentlich mit uns nach Europa reisen. Papiere wurden bei ihm nicht gefunden.
Das vorrangige Problem mit blinden Passagieren besteht darin, sie so schnell wie möglich wieder loszuwerden. Das ist in der Regel nicht einfach. In diesem Falle hatte ich Glück. Für die Behörden in Tema war es keine Selbstverständlichkeit oder gar Pflicht, mir den Stowaway abzunehmen, zumal er keine Papiere besaß. Mit großem Verhandlungsgeschick gelang



MS SAMIRA (2010)

es mir, die Behörden dazu zu bringen, dass der blinde Passagier von ihnen übernommen und an Land gebracht wurde. Dies kostete mich eine erhebliche Menge an Zigaretten und Whisky sowie andere interessante Artikel, die meine Verhandlungspartner in den Transit- und Proviantlasten entdeckt hatten. Die dadurch entstandenen Kosten standen aber in keinem Verhältnis zu denen, die ein weiteres Verbleiben an Bord verursacht hätten. Es konnte vorkommen, dass kein Hafen den blinden Passagier haben wollte und er so Wochen, manchmal Monate an Bord verbleiben musste.

Der zweite Fall ereignete sich in Brasilien. Das Schiff hatte inzwischen das Fahrtgebiet gewechselt. Dieser Vorfall wäre fast nicht so glimpflich ausgegangen.

Aus Santos kommend erreichten wir Rio de Janairo, um dort weitere Ladung für Europa zu übernehmen. Unser nächster Hafen sollte Rio Grande im brasilianischen Bundesstaat Rio Grande do Sul sein, bevor es zurück nach Europa ging. Wir hatten Rio verlassen, als am nächsten Tag der blinde Passagier im Maschinenstore gefunden wurde. Er war, wie sich später herausstellte, von den Hafenarbeitern, verkleidet als einer von ihnen, an Bord geschmuggelt worden.

Da ich nun schon Erfahrungen besaß, begann wieder die schon beschriebene Prozedur. Bei unserer Befragung stellte sich heraus, dass der junge Mann mit uns in die USA fahren wollte. Er hatte fälschlicherweise die liberianische Flagge als US-Flagge gedeutet. Diesmal wurde aber sein Pass bei einer Nachkontrolle im Store entdeckt. Das sollte noch von entscheidender Bedeutung sein. Hier in Rio Grande mussten die Behörden den Fall übernehmen. Als erstes wurde von ihnen seine derzeitige Unterbringung inspiziert, ob auch menschenwürdig genug, und er wurde befragt, ob er menschlich behandelt worden sei. Danach wurden Kapitän und Chief Engineer zum Hafenkapitän zwecks Verhör bestellt. Man unterstellte uns, den blinden Passagier wissentlich schon länger an Bord zu haben. Wir wurden beide unabhängig voneinander zwei bis drei Stunden verhört. Anschließend wurden unsere Aussagen verglichen. Uns drohte Gefängnis.

Jetzt kam der besagte Pass ins Spiel, den ich in Verwahrung genommen hatte. In diesem Pass befand sich ein brasilianischer Visa-Stempel für sechs Monate, inzwischen aber abgelaufen. Der Stempel sagte aus, dass unser spezieller Freund zuvor von Äthiopien kommend in Brasilien eingereist war. Also konnte er sich nicht schon länger bei uns an Bord befinden. Er musste logischerweise in Rio an Bord gekommen sein, da er auch erst danach entdeckt worden war.

Zähneknirschend musste unser unerwünschter Gast letztlich von den Behörden übernommen und an Land gebracht werden, sehr zur Erleichterung von unserer Seite.
In der jüngsten Zeit ist der Kapitän zunehmender Kriminalisierung ausgesetzt, ohne sich immer erfolgreich wehren zu können. Dabei handelt es sich um Fälle wie diese beschriebenen, weiter um Verstöße gegen Umweltvorschriften, Kollisionen und schwere Havarien etc. Das machte die Arbeit eines Kapitäns in der heutigen Seefahrt nicht einfach.

Fred Schulz

Kursänderung

Mit etwas schwerem Schädel und guter Laune kam Bagemiel gerade vom allmorgendlichen Rundgang zurück, als ihn der Funker abfing und auf ungewohnte Weise am Arm in die Kapitänskammer zog. „Was ist los", fragte der Alte und schloss die Tür. „Kapitän ..." Dem sonst so wortgewandten Funker verschlug es die Sprache. „Nun mal ganz langsam. Was ist passiert, was gibt es so furchtbar Wichtiges?" Bagemiel verschränkte die Arme und sah mitleidig auf seinen kreidebleichen Kollegen herab.
„Kapitän ... die Grenze ist auf!", brach es aus dem Funker heraus. „Wie, die Grenze ist auf?" Bagemiel verstand nicht den Sinn. „Na, die Staatsgrenze, die Mauer. Die haben gestern Nacht die Tore aufgemacht. Zu Hause ist die Hölle los. Die Menschen ..."
Plötzlich kam Daggi mit einem Bündel alter Bettwäsche aus Bagemiels Schlafkammer. Die Männer zuckten zusammen. „Oh", sagte sie freundlich. „Fräulein Kraft", fragte Bagemiel ernst, „haben Sie mitbekommen, was der Funker gerade berichtet hat?" „Ja", strahlte sie, „die Grenzen sind auf. Das ist schön."
Bagemiel, der selbst nicht glauben konnte, was er gerade erfahren hatte, versuchte schnell die Beherrschung wiederzufinden. „Schön? ... Ich möchte Sie bitten, das, was Sie gehört haben, für sich zu behalten." „Warum?" Daggi verstand die Welt nicht mehr. Aber auch der Funker war erstaunt über Bagemiels Verhalten. Doch der blieb unbeirrt: „... Fräulein Kraft, das, was Sie eben gehört haben war ein vertrauliches Gespräch, sozusagen eine Depesche. Sie wissen schon was ich meine?" Sie nickte verlegen. „Und damit ich mich klar und deutlich ausgedrückt habe, dieses Dienstgespräch ist auch als solches zu verstehen. Streng genommen ein Dienstgeheimnis."
Bagemiel merkte, wie langsam Schweiß aus allen Poren floss. An Deck war es schon heiß gewesen, aber nun klebte der Rücken komplett. Was für eine verfahrene Situation! Was redet er, was verlangte er da gerade? „Also ... Genossin Kraft, das ist ein Befehl", hörte er sich weiterhin entschlossen sagen.
„Aber Kapitän ..." Daggi sah die beiden abwechselnd an. „Genosse Pietsch", versuchte sie den Funker mit einzubeziehen, „seien Sie mir nicht böse, aber das ist doch ein ... ein historisches Ereignis. Das kann man doch nicht..." Der Funker zuckte mit den Schultern.
Bagemiel öffnete die Tür und betonte noch einmal die Weisung zur Verschwiegenheit. Kaum hatte sich Daggi entfernt, wandte er sich seinem Funker zu. „Ich möchte, wie gehabt, die Schiffspresse zuerst auf meinen Tisch. Und wenn zu Hause das Licht ausgeht, wir fahren hier, wie sonst auch."

Gleich nachdem der Funker gegangen war, zündete sich Bagemiel mit zitternden Händen eine Zigarette an, ging an seinen Schreibtisch, holte den Kammerschlüssel hervor, verriegelte die Tür und setzte eine Flasche Klaren an den Mund. Mit feuchten Augen sah er aus dem Fenster. Verschwommen und friedlich schien der Horizont. Die Grenze auf. Da regiert doch

das Chaos! Was ist noch normal? Der Westen wird sich ins Fäustchen lachen. Von wegen Sozialismus, der richtige Weg. Ja, ja unsere Schlaumeier.
Er erschrak, denn es klopfte am Kammerschott und die Klinke wurde heruntergedrückt. Dann, kurz danach, entfernten sich die Schritte wieder. Bagemiel trank noch einen Schluck und schüttelte sich. Hier wird jetzt nicht geheult! Beklommen ging er in sein Bad und duschte erst mal ausgiebig. Die Gedanken jagten wild durch seinen Kopf. Die wird doch nie und nimmer die Klappe halten ... Ich muss Ruhe in den Haufen kriegen ... Scheiß Verantwortung ... Bagemiel ließ das lauwarme Wasser über seinen Kopf laufen. Richtig kaltes Wasser gab es in diesen Breiten nicht. Was war da bloß zu Hause los? Wie konnte das passieren? Spinnen die jetzt total? Und würde es persönliche Veränderungen geben? Seine Frau arbeitete schließlich seit Jahren im Büro der Gewerkschaft. Das konnte ruhig bis zur Rente so weitergehen.
Er kratzte sich am Bart und trocknete sich wütend ab. Sorgen bereitete ihm sein Sohn, der erst einige Monate bei der Armee war. Hoffentlich bleibt alles friedlich! Er putzte sich die Zähne, sprühte sich mit Old Spice ein und schaute in den beschlagenen Spiegel. Soll das für die Katz gewesen sein? Parteischule und der ganze aufwendige Schreibkram? Das Studium? Nein, das Studium war Gold wert, das konnte ihm keiner nehmen. Kapitäne würden immer gebraucht. Oder Nautische Offiziere. Nicht umsonst versuchten doch die von drüben dauernd gute Leute abzuwerben.
Dass nun alles den Bach runtergehen würde, war ihm klar. Es wird noch mehr rumoren und es werden garantiert mächtige Veränderungen eintreten. Irgendwann. Und sie würden auch ihn treffen. So eine Scheiße! Bagemiel sah schon seinen Gartennachbarn hämisch grinsen. Jetzt kann der seinen Westsender unwidersprochen laut aufdrehen, dieser bornierte Affe.
(...)
Das Fischfilet zu Mittag schmeckte heute nicht jedem. Bagemiel schob seinen Teller beiseite und sah böse in Richtung Pantry, in der sich die Oberstewardess lieber übereifrig aufhielt. „Pah, Weiber", bemerkte er, „nicht mal fünf Minuten können diese Miezen ihren Schnabel halten." Er schüttelte den Kopf und rieb sich mit beiden Händen das Gesicht. Die Stimmung war am Boden. Der Polit schwieg. Nur Voigt ließ sich nichts merken und versuchte ein Gespräch in Gang zu bringen. „Die Genossen werden schon wissen was sie tun", sagte er und legte das Besteck auf seinen Teller. Bagemiel schaute ihn unschlüssig an. „Ja?", erwiderte er, „ich weiß ja nicht. Einfach die Grenze auf und denn ist gut?" Sein Magen meldete sich wieder. Wie schon seit einigen Tagen. Irgendetwas stimmte da nicht. Aber er behielt das für sich.
„Ich sage nur Alea iacta est", der Funker hob seinen Zeigefinger, „Julius Cäsar. Die Würfel sind gefallen." Zum Glück konnte er nicht Gedanken lesen, aber alle am Tisch dachten wohl ungefähr das Gleiche. „Ja, klar", stimmte ihm Bagemiel zu, „und was wollen Sie uns damit sagen?" „Der Rubikon ist überschritten, es gibt kein Zurück", verkündete der Funker wichtig. Bagemiel wurde laut. „Genosse Pietsch, Sie lesen wohl zu viel! Pah, Würfel ... Noch ist gar nichts entschieden."
Der Chief versuchte den Alten zu beruhigen. „Das wird schon. Du wirst sehen. Die haben einfach ein Ventil aufgedreht und Ruß geblasen, damit den Demonstranten der Zulauf fehlt. Ich habe so das Gefühl, als wenn sich die Regierung Luft verschaffen oder sich selber retten will. Dann sind die Leute abgelenkt. Clever. Aber das kann auch in die Hose gehen."
Bagemiel schüttelte den Kopf. „Ruß geblasen! Ich weiß ja nicht ... aber vielleicht hast du Recht. Die wollen doch nur ihren Arsch retten." Er zerknüllte seine Serviette. „Klar", stimmte ihm der Chief Mate zu, „man kann ja jung und schnell sein wie diese Möchtegernpolitiker aus den Kirchenkellern. Aber unsere alten Regierungshasen wehren sich natürlich. Ist doch logisch. Die werden sich bestimmt gedacht haben, denen kommen wir schön zuvor. Nehmen wir doch eben mal so, so ganz nebenbei 'ne Abkürzung. Wahrscheinlich nicht mal richtig durchgeplant, das Ganze. Einfach so. Und nu stehen wir da und gucken doof." Er lachte kurz

auf und schaute zum Polit hinüber. „Übrigens Abkürzung. Bei der KÄTHE NIEDERKIRCHNER hatte das damals vor Schottland auch nicht so funktioniert mit 'ner Abkürzung. Da soll der Politoffizier reingequatscht haben. Und dann ist der Dampfer bekanntlich abgesoffen."
Bagemiel warf die Serviette auf den Teller mit den Essensresten und sah verstört geradeaus. „Das haben wir doch alles dem Gorbatschow zu verdanken. Die Russen haben uns verkauft, könnt ihr annehmen. So wird das gewesen sein ..." „Da wird's wohl tüchtig Freibier in Westberlin gegeben haben und Bananen, und unsere Leute sind so blöd und rennen da hin", regte sich Voigt auf, „kann ich mir so richtig vorstellen, wie sie sich alle die Nasen an den Schaufenstern platt drücken."
Bagemiels Blick fiel auf seinen 1. Ingenieur. „Na und," schimpfte er, „ist doch normal! Wie war denn Ihr erster Landgang im Westen? Schon vergessen, Genosse Parteisekretär?" Voigt wurde rot. „Naja, schon lange her."
„Aber", betonte der Chief und schaute auf seine Uhr, „nach paar Tagen gibt sich das. Ich denke, dann haben sich die Leute daran gewöhnt. Außerdem haben die ja gar nicht das Geld, um einzukaufen." Der Polit setzte sich gerade hin und rang nach Worten. „Da wird geschachert und geschmuggelt, was das Zeug hält!", sagte er wütend, „so wie vor dem Mauer, äh, also der Grenzschließung einundsechzig." „Und die Fachkräfte werden abgeworben." „Ich möchte auf alle Fälle Ruhe auf dem Schiff haben", sagte Bagemiel, stand auf und schaute den Politoffizier an, „also, heute Abend um sieben. Mahlzeit."
Später, als auch der letzte Offizier die Messe verlassen hatte, traute sich Daggi heraus, um die Tische abzudecken.

Seit einigen Tagen war Kapitän Bagemiel spürbar oft auf der Brücke. Laufend hängte er sich in das Wachgeschehen rein, schaute viel in das Radar und qualmte, sehr zum Ärger seiner Nautiker, den Kartenraum blau. Soviel Engagement wie augenblicklich hatte er in den letzten Monaten nie gezeigt. Es fiel schon auf, dass der Alte wie zufällig zu den Wachwechseln erschien. Hatte er Angst? Wollte er das Aufeinandertreffen vom Dritten und Zweiten Nautiker überwachen? Sonst blieb er, zum Leidwesen der Oberstewardess, nach dem Mittag ewig in der Offiziersmesse und unterhielt sich mit dem Chief und dem Polit. Doch nun nahm er sich ständig nautische Belehrungen vor oder saß nur einfach so auf der Brücke. Nun, das war sein Job und normalerweise nichts Ungewöhnliches. Aber erstaunlich war es schon.
Winkler übergab förmlich, aber mit einem leichten Grinsen, die Geschäfte an den Second. Als er die Brücke verließ, sagte er laut: „Bis nach der Wache! Tschüss und guten Dienst."

Was wird aus der Armee? Quatsch, man kann doch nicht eine ganze Armee ummodeln. Vielleicht noch die SED aus der NVA raus halten? Der Polit grübelte. Es war doch alles vernetzt, alles organisiert. Von kleinen Parteigruppen bis hin zu mehr. Und was wird aus unserer GO, unserer kleinen Grundorganisation auf der FRIEDLAND? Reformen hin oder her. Aber sie würden kommen. Vielleicht nicht so schnell. Aber sie werden kommen!
Mist, Mist, Mist! Rostock war weit weg und die Verbindung auch nicht immer vorhanden. Und wie ging es eigentlich den Leuten in Rostock, der IKL (Industriekreisleitung der SED im DSR-Gebäude am Überseehafen – Redaktion) selbst? Die werden doch wohl Manns genug sein und den Kahn schon schaukeln. Es wird schon, beruhige dich ... Denk lieber an zu Hause, an deine Frau, an die Familie, sagte er sich.
Er dachte an das Verhältnis zu seinem Sohn, der nicht mehr so anhänglich wie die Tochter war und langsam erwachsen wurde. Die letzten Wochen gingen nie ohne Streit ab. Und er erinnerte sich noch, wie Tobias vor fünf Jahren weinte, als er ihm das T-Shirt, das sein Geburtstagsgeschenk war, wieder wegnahm, weil der Osten die Olympischen Spiele in Los Angeles boykottierte. Er sah es noch vor sich, blau mit weißer Schrift. Auch die Tochter

musste unter Tränen ihren geliebten Stoffadler abgeben. Ab in den Müll damit. Das musste sein! Die Zeiten waren so. Und jetzt? Jetzt gab es wieder Ärger zu Hause. Die Frau hatte geschrieben. Sein Sohn war auf einer Demonstration gewesen. Sein Tobias! Es lag ein Brief des Schuldirektors vor. Wahrscheinlich flog er nun von der EOS. Er würde mal wieder seine Beziehungen spielen lassen müssen. Aber wie macht man das aus der Entfernung? Oder hatte sich das nun erledigt?

(...)

Wie die Zunge, die immer wieder die Stelle am wunden Zahnfleisch sucht, kam auch Bagemiel immer wieder auf den Gedanken, was da wohl zu Hause passiert war. Irgendwann würden die schon noch wach werden. Er konnte ja ihren Rausch verstehen. Aber man kann nun mal nicht ewig Weihnachten feiern.

Er zog ein frisches Uniformhemd an, wechselte von den Haus- in die schwarzen Halbschuhe und verließ die Kammer. Als seine Finger über den Handlauf des Niederganges glitten, spürte er seine Anspannung. Natürlich war es längst dunkel, als sich die Offiziersmesse füllte. Voigt schaute von einem zu anderen, dann auf seinen Zettel und schließlich auf die große Uhr an der Wand. Er nahm seine Rolle als Parteisekretär sehr ernst. Irgendwann muss es doch mit der Beförderung zum Leitenden Technischen Offizier klappen. Doch solange der Chief Winfried Schlüter hieß und weiterhin auf der FRIEDLAND fuhr, war hier nichts zu holen.

Langsam trat Stille ein. „Bevor wir zu unserer aus gegebenem Anlass außerordentlichen Parteiversammlung kommen, Genosse Tatzki, wo bleibt die Oberstewardess?" Tatze, der es sich zusammen mit Pluto in der hintersten Reihe gemütlich gemacht hatte, stand auf. „Die kommt nicht mehr", sagte er etwas unsicher, ging zu Voigt und den Polit an den Tisch und legte ein Blatt Papier neben die Unterlagen.

„Was heißt, die kommt nicht mehr?", fragte der Pope. Tatze wurde rot. „Na, sie tritt aus der SED aus." Er zeigte auf das Schreiben. „Steht auch auf der Erklärung da." Nun verfärbte sich Voigts Gesicht dunkel. „Das muss sie schon hier und vor der versammelten Gruppe tun. Genosse Tatzki, holen Sie bitte die Genossin Kraft!"

Tatze beeilte sich, die Messe zu verlassen. Unterdessen trommelte Voigt mit den Fingern auf der Tischplatte herum und las Daggis Papier. „Da kann man mal sehen", sagte er und schob das Blatt von sich, „wie die Einstellung wirklich ist. Jetzt, wo es auf jeden von uns ankommt, einfach die Segel streichen, grenzt fast schon an Verrat." Der Polit zog den Zettel zu sich rüber. „Nun trennt sich wohl so langsam die Spreu vom Weizen."

Scheinbar unbeteiligt am Diskussionsgeschehen stand Bagemiel auf und holte sich einen Zahnstocher aus der Pantry. Der Schinken, den er zum Abendbrot auf seinem Brot hatte, ließ ihm keine Ruhe. Voigt, aber auch der Funker, schauten fassungslos zu, wie er in seinem Mund herumkratzte. Es dauerte eine Ewigkeit, bis die Tür aufging und Tatze mit Daggi eintraten. „Na", spottete Voigt, „dann sind wir ja vollzählig."

Zaghaft nahm Daggi neben Tatze und Pluto Platz. Empört ergriff der Politoffizier das Wort. „Genossin Kraft, was haben Sie sich dabei gedacht, heute hier nicht zu erscheinen?" Daggi wirkte sehr angespannt. „Ich möchte meine ..." „Bitte lauter, damit es alle hören!", schnarrte Voigt sie an. Daggi blickte verstört in die Runde. Bagemiel saß mit verschränkten Armen da, der Funker strich sich übers Kinn, und Winter sah ängstlich zu ihr herüber. Nur der E-Ingenieur nickte ihr aufmunternd zu. „Ich möchte, ich möchte meine Mitgliedschaft hiermit beenden", stammelte sie.

„Aha! Aber so einfach ist das nicht, liebes Fräulein. Wir sind hier kein Kleingartenverband! Eine Einstellung zu Staat und Partei gibt man nicht so einfach ab." Voigt stand auf und hielt Daggis Erklärung in die Höhe. „Weißt du eigentlich, Genossin, dass für dich hunderte andere gerne zur See fahren würden?"

„Stopp mal. Wenn Frau Kraft aus der Partei austreten will, ist das doch wohl ihre Entscheidung",

mischte sich der Second ein. „Ist das hier ein Tribunal oder was?" Voigt schwieg. Aber das Spiel seiner Wangenknochen verriet seine Erregung.
Der Second versuchte ruhig, die Spannung aus dem Gespräch zu nehmen, sprach über die Veränderungen, die gerade zu Hause im Gange waren und betonte, dass es natürlich schade um jedes gehende Parteimitglied wäre. „Aber machen wir uns doch nichts vor", sagte er, „um bestimmte Posten und Funktionen zu erhalten, musste man doch Mitglied der SED sein. Nun, das war bei der Stelle als Oberstewardess nie vonnöten. Ich denke jedoch, wer gerade jetzt freiwillig dabei bleibt, zeigt, dass es ihm ernst um die Sache und nicht um seinen Aufstieg ist."
„Bist du etwa auch nur wegen der Karriere Genosse?", wandte sich wütend der Polit an den Nautiker. Doch der Second ließ sich nicht provozieren. „Ich? Ich bin vor allem in der Partei, damit sich etwas ändert. Und dass sich in Berlin und auch bei uns in der Reederei etwas ändern muss, liegt doch wohl klar auf der Hand."
„Sieh an, sieh an", der Polit grinste zu Kapitän und Parteisekretär hinüber, „jetzt auf einmal fällt dir das auf? Was sollte sich denn deiner Meinung nach so plötzlich ändern?" Der Zweite versuchte gelassen zu bleiben. „Nun, es wird immer noch an alten verkrusteten Strukturen und stalinistischen Formen gehangen. Diese langweiligen Parteitage zum Beispiel, wo sich die Veteranen selbst beklatschen. Und dann diese Parolen. Fernab von ... was weiß ich. Mein Arbeitsplatz, mein Kampfplatz für den Frieden. So ein Blödsinn! Außerdem gibt es eine sehr große Intoleranz. Und viele selbstherrliche und vor allem unfähige Leute, die das Sagen haben."
Bagemiel saß noch immer wie am Anfang da, schwieg und hielt sich scheinbar aus allem raus. Den Zahnstocher hatte er längst unter den Tisch fallen lassen. „Und du weißt natürlich, wie es besser geht?", fragte der Polit weiter, „ich denke, du liest viel. Dann kennst du ja auch Brecht. Es ist das Einfache, das schwer zu machen ist."„Ja, ja", nickte der Second, „Lob des Kommunismus. Kenn ich. Aber wir sind doch seit Jahren stehengeblieben. Was ist denn passiert? Und wie kam das alles in den letzten Monaten?" Er wischte sich über den Mund. „Die in Berlin hätten mal in Richtung Moskau gucken sollen. Jetzt bekommen sie die Quittung für ihre veraltete Politik. Es gibt so gute Fachleute im Land. Aber nein ..."
Alle hörten gespannt zu. Immer noch traute sich niemand in der Offiziersmesse offen und ehrlich seine Meinung zu sagen. Mit feuchten Augen saß Daggi da und hielt Tatzes Hand. Längst ging es nun nicht mehr um sie. Trotzdem fühlte sie sich schuldig an dieser Situation.
„Du mit deinem Gorbatschow", mischte sich Voigt ein, „du siehst doch, was bei rauskommt. Jetzt ist der Wirrwarr da. Und das nicht nur zu Hause", er zeigte in Richtung Daggi, „sogar die eigene Oberstewardess fällt uns in den Rücken!" „Genossin Kraft ...", versuchte es nun Bagemiel im versöhnlichen Ton. Doch Voigt bellte dazwischen: „Nun wischen Sie sich mal das Kühlwasser aus den Augen!" Tatze sprang auf. „Komm Daggi, hier haben wir nichts mehr verloren! Ich trete auch aus." Eilig zog er Daggi hoch, die nun so richtig zu heulen anfing, und eilte mir ihr zur Tür.
„Genosse Tatzki!", brüllte Voigt, „so einfach kommen Sie nicht davon!" Während Daggi das Weite suchte, blieb Tatze stehen, hielt sich am Raumteiler fest und beugte sich nach vorn. „Weißt du was, Genosse Voigt: Macht doch eure Scheiß-Politik alleine!" Dann knallte er die Tür hinter sich zu.

(Im weiteren Verlauf der Parteiversammlung wurde der I. Ingenieur Voigt als bisheriger Parteisekretär abgewählt und für ihn der Second als neuer Parteisekretär gewählt. Einige Tage später trat dann noch während des Reiseverlaufs das folgende Ereignis ein – Redaktion)

Als das Telefon klingelte, schaute der Polit auf seine Uhr. Kurz vor elf. Gerade hatte er den Text in der Kladde überflogen, in welchem er Voigt eine gute Arbeit als Parteisekretär

bescheinigte. Der Brief war in Colombo mit in die Dienstpost gegangen. „Ja, Kunkel hier", meldete er sich. Es war der Kapitän, der ihn zu sich rief. Naja, dachte sich der Polit nach dem Auflegen des Hörers, jetzt kommt's. Zu förmlich hatte sich der Alte angehört. Seit Tagen hatte er auf diesen Augenblick gewartet und sich noch einige Worte zurecht gelegt, die er anbringen würde. Schließlich hatte Bagemiel noch vor einiger Zeit im Parteilehrjahr große Töne gespuckt. Sicherheitshalber nahm er sich etwa zum Schreiben mit.
„Nimm Platz", sagte Bagemiel, der am Fenster seiner Kammer stand und nervös an seiner Zigarette zog. Er zeigte zum Tisch. Der Polit sah sofort, dass für vier Personen eingedeckt war, und legte seinen Block neben die Kaffeetasse. Bagemiel nahm zwei Gläser aus dem Schrank und setzte sich dazu. „Das is'n Ding mit den Tschechen, wa?", bemerkte er beim Eingießen des Cognacs. Der Polit schwieg. Die Regierung in Prag war zurückgetreten. Aber deswegen war er ja wohl nicht hier. Er war auch nicht einbestellt worden, um über den drohenden Zerfall der Sowjetunion zu reden, wie es der Kapitän nun tat. Endlich schien der zum Thema zu kommen. „Seit wie vielen Jahren fahren wir nun zusammen auf diesem Schiff?"
„Seit der Indienststellung fünfundachtzig", antwortete der Polit. „Vier Jahre", seufzte Bagemiel, „Kinder, wo ist die Zeit geblieben?"
Es klopfte am Kammerschott, und der Funker trat ein. Auch der Second erschien und nahm ebenfalls Platz. „Ja, also ... da sind wir ja versammelt", eröffnete Bagemiel. Ich ahne, was du vorhast, dachte der Polit und beobachtete sein Gegenüber mit einer gewissen Schadenfreude. Obwohl ihm eigentlich nicht danach war. Überhaupt nicht.
„Ja, der heutige Anlass ist nicht so schön, Udo. Ich habe euch hier zusammenkommen lassen, den Funker als Vertreter der Gewerkschaft und den Second in seiner Funktion als Parteisekretär des Schiffes ... äh ja. Also um es kurz zu machen, mein lieber Kollege, ich habe aus Rostock die Order bekommen, äh ... dass du von Zypern aus nach Hause fliegen wirst ... du also in ein paar Tagen abgemustert wirst ... Also dort, je nachdem, wann wir dort ankommen und wie es aussieht, spricht momentan nichts dagegen, dass wir dort zum ETA eintreffen werden, also ... entweder mit Übernachtung oder auch nicht. Der Genos ... der Winter wird auch mitfliegen. Für den kommt eine Ablösung. Also, ja, das war's eigentlich schon."
Bagemiel trank seinen Cognac und zündete sich erneut eine Zigarette an. Erleichtert inhalierte er den Rauch. „Ist das alles, was du, was ihr mir zu sagen habt?", fragte leise der Polit.
„Was hast du an dieser Formulierung nicht verstanden?", entgegnete Bagemiel nun sicherer. „Es liegt nicht an uns, will ich hier betonen. Die in Rostock sind schließlich der Meinung, es passe nicht mehr in die heutige Zeit, einen Politoffizier an Bord zu haben. So ist die Weisung, und daran habe ich mich, daran haben wir uns zu halten. Das geht nicht gegen dich persönlich, Udo."
„Wir möchten dir auf alle Fälle hiermit, Genosse Kunkel ... Udo, unseren Dank für die geleistete Arbeit und für die letzten Jahre aussprechen", betonte der Funker. „Uns weht nun ein rauer Wind entgegen und ich kann mir nicht vorstellen, wie das alles nochmal werden wird. Ehrlich."
Bagemiel fiel auf, wie gefasst der Pope diese für ihn neue Situation aufnahm und dass sogar der Funkoffizier klare Worte fand, überraschte ihn ein wenig. Die Gegebenheit war für alle im Raum unangenehm. „Udo", sagte Bagemiel, „ich verspreche dir eine faire Behandlung."
Das klang fast freundschaftlich. Obwohl dem Polit zum Schreien war, blieb er sehr ruhig. Faire Behandlung? Was war das denn jetzt? Das hörte sich ja an wie vor Gericht. Sollte er sagen: „Du Heuchler?" Sollte er sie anbrüllen? Was hätte das genützt? Eigentlich hatte er sich in den letzten Tagen schon mit dieser neuen Lage abgefunden, er fühlte sich auch nicht mehr wohl an Bord.
Bagemiel sprach wieder: „Und es wird vorher auch niemand erfahren. Second, zu keinem ein Wort. Nicht dass hier noch jemand auf blöde Gedanken kommt. Man weiß ja nie. Also

Genossen, äh ... meine Herren ..." Bagemiel stöhnte erleichtert. „So, und jetzt ist auch wieder gut. Jetzt fahren wir weiter und vergessen mal die Politik." Er gab dem Polit die Hand. „Genieß auf jeden Fall die Zeit hier an Bord. Der Funker hat recht. Wer weiß schon, was noch alles auf uns zukommt?"
Als kurz darauf die Männer die Kammer verließen, blieb Bagemiel allein zurück und dachte an Pietschs Worte. Rauer Wind. Vielleicht auch Sturm? Egal, man konnte das nicht beeinflussen. Aber man konnte die Segel richtig stellen. Und darauf kam es an.

Aus: Fred Schulz, „Kursänderung", verlag am park

Peter Duwe

Für eine Handvoll D-Mark

Im November 1989 machte das MS GÖRLITZ eine kurze stürmische Reise von Narvik in Norwegen nach Wismar. Das Schiff, beladen mit 38.000 Tonnen Eisenerz, kämpfte sich mit stampfenden und rollenden Bewegungen durch die meterhohen Wellen der Nordsee – teilweise mit reduzierter Leistung. Es stürmte und regnete ununterbrochen. Erst südlich des Westkaps beruhigte sich das Wetter, sodass es mit voller Fahrt weitergehen konnte.
Am 9. November erreichte das Schiff schließlich die Reede von Wismar und ging vor Anker. Die Crew, die seit der Entmachtung Erich Honeckers durch seinen Nachfolger Egon Krenz am 18. Oktober 1989 die politischen Ereignisse in der DDR über die Schiffspresse und teilweise auch über das Fernsehen – wann immer Empfang möglich war – verfolgt hatte, fand sich abends im Offizierssalon ein, um die neuesten Meldungen des Tages zu erfahren. Im Fernsehen der DDR wurde live eine Pressekonferenz übertragen, auf der Günter Schabowski verkündete, dass an den Grenzübergängen ab sofort die Ausreise in die BRD und West-Berlin möglich sei und Visa kurzfristig erteilt würden. Auf die ungläubige Rückfrage eines Journalisten bekräftigte er, dass diese Reglung unverzüglich in Kraft trete.

Die anwesenden Crewmitglieder im Offizierssalon schienen im ersten Moment diese „Hammernachricht" gar nicht für voll genommen zu haben. Erst so nach und nach sickerte ihre Tragweite durch.Trotzdem blieben Zweifel, ob man diese unglaubliche Aussage Schabowskis denn wirklich richtig verstanden hatte. Als am nächsten Tag dann Fernsehbilder über die Ereignisse der letzten Nacht an den Berliner Grenzübergangsstellen berichteten, wurde klar, die Mauer war gefallen. Die Massen von Menschen, die plötzlich mit ihren Trabis, Wartburgs oder schlicht zu Fuß die Grenzübergänge frequentierten, brachten einige wenige Besatzungsmitglieder auf die Idee, den bevorstehenden kurzen Hafenurlaub für einen Kurztrip über die Grenze zu nutzen. Zum einen, um das begehrte Begrüßungsgeld in Höhe von 100 D-Mark zu ergattern und zum anderen, um mal zu schauen, was so los ist an einem Ort, an dem gerade Zeitgeschichte geschrieben wird.
Die Idee klang zu diesem Zeitpunkt noch derart absurd, dass nur Schlitzohren darauf kommen konnten. Natürlich behielten diejenigen ihre Idee vorerst für sich, um eine Massenflucht vom Schiff zu vermeiden. Schließlich konnte und durfte der Hafen- und Wachbetrieb an Bord nicht gefährdet werden.

Am Samstag, den 11. November, ging die GÖRLITZ nachmittags in Wismar an die Pier, und der Bootsmann und der III. Ingenieur meldeten sich ab, um den Rest des Wochenendes mit Frau und Kindern zu verbringen. Das war legitim, jeder besaß Verständnis dafür und keiner



MS GÖRLITZ (24.03.1990)

ahnte, was diese beiden im Schilde führten, sodass eine mögliche Massenhysterie ausblieb. Es gelang ihnen, am Bahnhof in Wismar ein Schwarztaxi zum Rostocker Hauptbahnhof zu chartern. Die geforderten 100 Mark teilten sie sich, und nebenbei bedeutete diese Summe Peanuts im Hinblick auf das zu erwartende Begehr, was sie in einer West-Berliner Bankfiliale ausgezahlt bekommen würden. In Rostock erreichten sie rechtzeitig einen D-Zug nach Berlin Lichtenberg und befanden sich spät abends zuhause.
Der Bootsmann, ein waschechter Berliner, und der III. Ingenieur, der im Speckgürtel von Berlin wohnte, beabsichtigten nun, am Sonntag mit ihren Frauen, wie man so schön sagt, den Ku'damm unsicher zu machen. Obwohl alle Banken, Kaufhäuser und teilweise auch kleinere Geschäfte an diesem Tag geöffnet hatten, gestaltete es sich durch den Massenandrang schwierig, an das ersehnte Begrüßungsgeld zu kommen, beziehungsweise es auch gleich für etwas Langersehntes wieder auszugeben. Die langen Schlangen vor den Eingängen der Bankfilialen behinderten teilweise sogar den Straßenverkehr. Busse konnten Haltestellen nicht anfahren, sodass ein Aus- oder Zusteigen von Fahrgästen unmöglich wurde. Außerdem schienen den ersten Geldhäusern die Barmittel auszugehen, wodurch sich lange Warteschlangen plötzlich auflösten und das Chaos auf den Bürgersteigen und am Straßenrand noch größer wurde.

Der III. Ingenieur und der Bootsmann gehörten aber zu den Glücklichen, die an diesem Tag ihr Begrüßungsgeld in Empfang nehmen konnten. Mit etwas Glück und einem nicht ganz fairen Trick gelang dem Dritten mit seiner Frau ein kleiner Husarenstreich. Er besaß noch 300 Kronen von seinem kürzlichen Aufenthalt in Narvik in seinem Portemonnaie und war, was selbst von Hein Seemann nicht unbedingt erwartet werden konnte, der englischen Sprache mächtig. So ging er selbstbewusst und unbeirrt mit seiner Frau, vorbei an der langen Schlange, direkt zum Eingang der Bankfiliale, hielt die drei roten 100-Kronen-Scheine in die Luft und rief: „I just wanna change my money!" („Ich will nur mein Geld wechseln!") Entweder hatte das keinen der Wartenden, die bereits im vorderen Bereich der Schlange standen, gestört, oder sie waren schlicht von diesem „Überraschungsangriff" überwältigt worden, und man ließ ihn und seine Frau vorbei. Das gleiche Szenario vollzog sich dann noch einmal im Schalterraum der Bank, und sie standen plötzlich vor der Glasscheibe eines Schalters, wo sie ihre Personalausweise durchreichten und 200 D-Mark ausgehändigt bekamen. Die Kronen konnte der Bankangestellte in diesem Moment leider nicht umtauschen, aber das war jetzt sekundär und nicht wirklich ein Problem.



MS GÖRLITZ passiert Holtenau einlaufend in den NOK (24.3.1990)

Glücklich über das Gelingen dieser frechen Nummer liefen beide zurück auf die Straße und konnten sich die nächsten Minuten vor Lachen kaum halten. Sie rannten ein paar Ecken weiter und kamen sich irgendwie vor, als wenn sie gerade eine Bank ausgeraubt hätten.

Es wurde langsam dunkel und der hellbeleuchtete Eingang des Hertie-Kaufhauses machte beide neugierig. Obwohl sie das gerade erhaltene Geld zusammen mit angesparten Devisen der letzten Seereisen für den Kauf eines kleinen Farbfernsehers nutzen wollten, gingen sie hinein und kauften sich jeder ein T-Shirt mit der Aufschrift „I love Berlin". Danach sind beide dann zum Ku'damm gegangen, um die Eindrücke, die sie bisher nur von Postkarten kannten, einzufangen und die West-Berliner Luft, die eigentlich die gleiche wie in Ost-Berlin war, einzuatmen. Vom Hohlen Zahn, wie die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin genannt wird, ging es vorbei am Café Kranzler den Boulevard ein Stück rauf und wieder runter. Es waren immer noch Massen unterwegs. Obsthändler verteilten Früchte und es gab Stände, an denen kostenlos heiße Gulaschsuppe ausgegeben wurde. Die West-Berliner nahmen die Invasion der Ost-Deutschen mit unterschiedlichen Gefühlen auf. Obwohl die meisten sich über den Besucherandrang freuten, gab es auch Menschen in den abendlichen Straßen, die genervt wirkten und dies auch zeigten.
Die S-Bahn zurück zum Bahnhof Friedrichstraße war dann gerammelt voll, aber durch Vorlage des Personalausweises für DDR-Bürger gratis.

Als am Montag der Bootsmann und der III. Ingenieur wieder an Bord kamen, konnten sie ihren Wochenendausflug nicht lange geheim halten. Der III. Ingenieur hatte sich mit einer neuen, faltenfreien Plastiktüte der Kaufhauskette Hertie verraten, die dem Chief sofort aufgefallen war. Prompt kam die direkte Frage: „Sagen Sie mal, waren Sie etwa schon drüben?" Darauf hat der Dritte von seinem Wochenendausflug mit seiner Frau zum Ku'damm berichtet und auch den Erhalt des Begrüßungsgeldes erwähnt. 100 D-Mark für ihn und 100 D-Mark für seine Frau! Dem Chief schien es jetzt die Sprache verschlagen zu haben. Er riss Mund und Augen auf. Was war denn das?! Republikflucht mit Rückkehr? Einmal Ku'damm und zurück? Er als gestandener und überzeugter Kommunist wusste nicht, ob er sich schimpfend oder erfreut äußern sollte. Aber schließlich gab es, was ihm schnell klar wurde, fürs Schimpfen keinen offiziellen Grund mehr. Als Seemann war schließlich auch er es gewohnt, im kapitalistischen Ausland an Land zu gehen. Also kein moralisches Vergehen, egal welche Weltanschauung man vertrat.

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Nachricht, dass der III. Ingenieur und der Bootsmann in West-Berlin gewesen sind. Wenig später bekannten sich auch noch andere Besatzungsmitglieder, die am Wochenende zu Hause gewesen waren, dazu, den Sonntag für einen Ausflug über die „Grüne Grenze" genutzt zu haben. Jetzt gab es kein Halten mehr. Jeder wollte zumindest das begehrte Begrüßungsgeld mitgenommen haben, bevor es wieder auf See ging. Inzwischen war bekannt geworden, dass die nächste Reise, beladen mit Kali, nach Brasilien führen sollte. Mindestens vier verschiedene Häfen sah der Fahrplan vor. Die Liegezeit pro Hafen sollte im Schnitt eine Woche betragen. Da brauchte Hein Seemann Geld für erlebnisreiche Landgänge.
Zum Glück sollte die GÖRLITZ noch mehrere Tage in Wismar liegen bleiben und, nach Löschende und durchgeführtem Laderaumreinigen, den größten Teil der vorgesehenen Ladung dort nehmen. Rostock war ebenfalls noch als Ladehafen vorgesehen, bevor die Reise nach Brasilien begann.
Am Ende hatten es dann alle noch zu einer kleinen Stippvisite in das nahe gelegene Lübeck geschafft und freuten sich auf die bevorstehende Reise.

Siegmar Broßat

Falsch verbunden

Sommerolympiade Montreal 1976. Die kanadische Regierung stellte fest, dass die Staatsreserve an Butter überlagert sei und getauscht werden müsse. Eine günstige Gelegenheit bot sich an – Tunesien nahm die alten 25-Kilo-Blöcke ab. Das Kühlschiff THEODOR FONTANE der Deutschen Seereederei transportierte sie dorthin.
Den Ladungsoffizier erfreute dieses Transportgut. Auf anderen Reisen wurden lediglich Bananen befördert, eine heikle Fracht. Damit die Bananen nicht gelb in Europa ankamen, aber auch nicht gefrostet wurden, mussten sie im vorgeschriebenen Zehntelgrad-Bereich befördert werden. Und das bei ständig wechselnden Außentemperaturen. Akribisch wurden die Temperaturen in den Kühlluken auf endlosen Papierstreifen dokumentiert und diese beim Einlaufen in den europäischen Löschhäfen vom Empfänger kontrolliert.
Bei der Butterladung hieß die Kühlvorschrift nur: „Nicht über minus 18 Grad Celsius". Die Kühlanlage stand auf „Umluft" und so wurde die Ladung ohne großen Regelungsaufwand durchgekühlt.

Also liefen wir voller Freude Montreal an, ein der Besatzung bisher unbekannter Hafen. Und das taten wir umso lieber, da es sich um die Zeit während der Vorbereitung der Olympischen Sommerspiele handelte. Das Olympische Dorf war bereits eröffnet und teilweise durch die Athleten bezogen worden. Auch die Olympioniken des Nationalen Olympischen Komitees unserer Republik hatten dort schon Quartier genommen.
Unser günstiger Liegeplatz bot sich für einen Landgang an – die City ließ sich „fußläufig" erreichen. Alle Freiwachen strömten an Land. Hier kam der Schock. Bedingt durch den großen Besucherandrang in der Olympia-Stadt hatten alle Gaststätten, Shopping-Center und die sonstigen von den Seeleute gerne besuchten Örtlichkeiten die Preise auf „olympische" Höhen getrieben.
Folglich hieß die Devise, dann doch lieber an Bord zu bleiben und dort etwas für die Erfüllung des Kultur- und Bildungsplanes tun. Hier hatten wir bisher nur durch die beliebten Grill-Abende gepunktet. Diesmal wollten wir also etwas für die Bildung tun. Der Funkoffizier (FO) habe im Hafen sowieso nichts zu tun, wie es allseitig bekannt hieß. Ergo: „Kümmere dich

mal darum, einige unserer Sportler an Bord zu bekommen. So erfahren wir was über den DDR-Sport und bekommen Stoff für den Kapitänsbericht bei Einlaufen Rostock."
Die Telefonnummer unseres Olympia-Organisationkomitees wurde durch den Makler ermittelt, ein Telefon für kostenlose Ortsverbindungen war bei Einlaufen auch in die Offiziersmesse gestellt worden, und wie schon erwähnt: „Funker, mach du das!"
Also die bewusste Nummer gewählt, und tatsächlich meldete sich am anderen Ende eine deutsche Stimme: „Pressesprecher des deutschen Olympia-Organisationkomitees". (Wer einst zu den Grundgesetzlosen gehörte, zu den Outlaws östlich der Elbe, der weiß jetzt sofort worauf die Geschichte hinausläuft. Der etwas aufgeregte FO leider nicht. Er brachte sein Anliegen vor.)
Der Pressesprecher informierte, dass alle Sportler voll in den Vorbereitungen zum großen Sportereignis ständen und für einen Besuch an Bord leider keine Zeit besäßen. Aber als Ersatz dafür würde er sich darum kümmern, einige eigenhändig unterschriebene Autogrammfotos der Sportler zu besorgen und diese uns zuzusenden. Er brauche nur noch die Adresse. Die konnte er haben: „Bitte senden an VEB Deutsche Seereederei Rostock ...." Da kam schon das Stopp durch den Pressesprecher. Nun stellte er sich korrekt als Pressesprecher der Olympia-Mannschaft der Bundesrepublik Deutschland vor.
Ein Glück, dass der FO saß. Ihm schlotterten bei diesem falschen Anschluss unter der angegebenen Nummer doch etwas die Knie. Was wäre das für eine Schlagzeile für die bundesdeutsche Presse geworden: „Deutsche Olympioniken geben Interview an Bord des ostdeutschen Schiffes THEODOR FONTANE". Vielleicht sprach BILD um diese Zeit auch noch von der Ostzone.
Und nicht nur dies. Der damalige Seemann erinnert sich noch gut daran, was ein Kontakt zu westlichen Seeleuten, anderen Personen oder gar Institutionen bedeutete: Höchste Gefahr für den dringend benötigten Stempel, dem Sichtvermerk, im heißgeliebten Seefahrtsbuch zur Ausreise aus dem AuB-Staat.
Die sich anbahnende innerdeutsche Verbrüderung mit den Sportlern aus der Bundesrepublik Deutschland wurde mit dem Pressesprecher einvernehmlich abgeblasen. Die ganze Angelegenheit wurde vom Funker im privaten Oberstübchen „Nur für die eigene Erinnerung" abgelegt. Mit diesem Text wird dieser Drahtseilakt über den Streckmetallzaun hinweg erstmalig ans Licht der Öffentlichkeit gebracht.

Doch alles fand noch ein gutes Ende. Vom bundesdeutschen Pressesprecher bekam der FO die gewünschte, richtige Adresse. Unser Anliegen wurde nun dort, also an „richtiger" Stelle, vorgetragen. Leider besaßen die DDR-Sportler ebensowenig Zeit wie ihre westdeutschen Kollegen (das falsche Wort, eher Gegner, nicht nur im Sport), um an Bord zu kommen. Als fast vollwertiger Ersatzspieler besuchte uns der Chefredakteur des Zentralorgans „Neues Deutschland" und Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED, Joachim Herrmann, an Bord. Dieser Funktionär hatte wohl die Gelegenheit genutzt sein Devisen-Konto aufzubessern (wie der FO mit vier DM Spesen pro Tag) und befand sich ebenfalls in Montreal.
Er weilte also bei uns an Bord, und es wurde ein interessantes Treffen mit wenig politischem, aber umso mehr sportlichem Inhalt. Alle waren zufrieden – auch der Funker.
Der Bäcker hatte eine Sahnetorte gebacken und mit der Sahnespritze ein „Viel Erfolg!" daraufgeschrieben. Diese wurde vom Chefredakteur als Bäckerbursche vom Dienst mit ins Olympische Dorf genommen.
Auf Umwegen hat der Funker später erfahren, dass die Torte freudestrahlend von den Kugelstoßerinnen der Olympiamannschaft der DDR verspeist wurde. Die brauchten nicht auf die Kalorien zu achten.

Karsten Wieck

In drei Tagen fünfmal über den Äquator

Als ich als I. Technischer Offizier auf MS HALLE gemustert wurde, bediente das Schiff im Jahre 1975 wieder einmal die Solidaritätslinie nach Vietnam. Da wie üblich nicht ausreichend Bordpersonal vorhanden war, musste ich trotz geplantem Urlaub mit auf die Reise. Gemäß Vorabsprache und erfolgter Festlegung sollte ich in Freetown abgelöst werden. Der Suezkanal war immer noch blockiert und so ging es ums Kap der Guten Hoffnung herum. Das einzig Positive dieser Kap-Reisen lag darin, dass neue und auch alte Seefahrer zu einer Äquatortaufe kamen, mit jeweils anderem Vorzeichen.

Wenige Tage nach Reisebeginn wurde mir mitgeteilt, dass ich in Freetown keine Ablösung bekäme, sondern erst in Sansibar, unserem ersten Löschhafen. Unsere Ladung für Sansibar bestand aus zwei Küstenschutzbooten mit ausreichend grünen Kisten.
Vor Erreichen Sansibar erhielt ich die Information, dass wegen der Leipziger Messe keine Plätze im Flugzeug mehr frei wären und eine Ablösung erst in Haiphong erfolgen könne. Die Stimmung war dahin und per Funk wurde Protest angemeldet.
Die Ladung in Sansibar war schnell gelöscht und wir liefen Richtung Malakka-Straße ab. Nun traf die Nachricht aus Rostock ein, dass mit einer kleinen Kursänderung die Ablösung in Colombo erfolgen würde. Dort sollten abgelöst werden der III. TO, ein Vollmatrose, der so glaube ich, zur Nationalen Volksarmee eingezogen wurde, und ich als I. TO. In drei Tagen könnte das Schiff Colombo erreichen.

In der darauffolgenden Nacht hatten wir den Äquator passiert. Am nächsten Morgen nach meiner 4-8 Wache legte sich die HALLE recht kräftig auf die Seite. Wir fuhren einen Groß-Kreis. Warum? Schnell wurde bekannt, dass der Notruf eines griechischen Frachters der



PRODOS C ex HALLE passiert Hoek van Holland (06/1977)

Hellenic Reederei nach einem Schiff mit einem Bordarzt eingegangen war. Schwer verletzt durch eine geborstene Brennstoffleitung schwebte dort ein Maschinist in Lebensgefahr.
Wir hatten auf der Reise Dr. Stüwe vom Medizinischen Dienst mit seiner Ehefrau an Bord. Nach der Kontaktaufnahme erfolgte ein Kurswechsel gen Süden wieder über den Äquator. Am späten Nachmittag trafen wir mit dem Frachter zusammen, stoppten und Dr. Stüwe wurde per Rettungsboot hinübergebracht. Dann trieben wir für etwa zwei Stunden auf dem Indik bis eine Entscheidung gefällt worden war und der schwer verletzte Seemann auf unser Schiff gebracht wurde. Dort sollte er bis zu unserem Ziel Colombo unter ärztlicher Aufsicht bleiben. Der griechische Frachter wollte seine Fahrt nach Durban fortsetzen. Nach Typhonsignal setzte jeder seine Reise fort. Es ging mit Volldampf wieder über den Äquator Richtung Colombo. Während der Nacht verstarb leider der griechische Maschinist bei uns an Bord. Die Maschinen wurden auf Stopp gelegt und nach einer Kontaktaufnahme erfolgte die Entscheidung beider Seiten, bei einem erneuten Treffen den Leichnam zu übergeben. Also Maschinen an und wieder zurück zur Treffposition. Nachts ging es zum vierten Male über den Äquator Richtung Süden.

An der vereinbarten Position trafen wir den Frachter nicht an, bekamen auch keinen Funkkontakt zu ihm. Nach einer Wartezeit traf unser Kapitän die Entscheidung, die Reise fortzusetzen. Wir liefen wieder über den Äquator mit dem Ziel Colombo. Für den nächsten Tag wurde eine Seebestattung an Bord vorbereitet.
Plötzlich kam es wieder zu einer Funkverbindung. Der griechische Kapitän erklärte, es habe eine Meuterei auf dem Schiff gegeben. Die Ursache des dortigen Konfliktes bestand darin, den verletzten Seemann in die Hände von Kommunisten gegeben zu haben. Erst nachdem sich die Situation dort an Bord geklärt hatte, fiel mit der Kontaktaufnahme die Entscheidung, dass sie den Leichnam auf ihr Schiff übernehmen möchten. Also wieder Kursänderung zum vereinbarten Treffpunkt. Die Äquatorüberquerungen zählte schon niemand mehr. In den späten Abendstunden trafen die Schiffe wieder zusammen.
Unsere Besatzung trat zur Übergabe in Uniform an Deck an. Die griechische Besatzung kam mit dem Rettungsboot, einem Sarg und der griechischen Flagge zu uns an Bord. Die Übergabe war eine traurige Angelegenheit.
Mit letztem Gruß des Typhons liefen die beiden Schiffe auseinander und setzten nach gut drei Tagen ihre Reise fort. Durch dieses Hin und Her und der dadurch erfolgten Reiseverlängerung mit verspäteter Ankunft in Colombo entwickelte sich ein gewisses Durcheinander bei der Ablösung, den Flugtickets und so weiter.

Nach drei Tagen hatten wir Colombo erreicht. Unsere Ablöser befanden sich noch in Ferien-Feier-Laune. Nach einer schnellen Übergabe erfolgte am nächsten Morgen um etwa 5 Uhr durch den Agenten der Transfer zum Flughafen. Es war Sonntag und, warum auch immer, der Agent konnte uns kein Reisegeld ausreichen. Er wird wohl froh gewesen sein, uns endlich los zu werden. Darüberhinaus entbehrte der Heimflug mit einer IL 62 nicht einer gewissen Kuriosität, aber darauf einzugehen würde diese Geschichte verlängern. Aus früheren Zeiten besaß ich noch 40 Kopeken. Die habe ich dann im Moskauer Nachthotel beim Kauf einer Flasche Wasser auf den Kopf gehauen.
Während dieser Soli-Reise hat das Schiff schließlich insgesamt achtmal den Äquator überquert, gewiss ein Guinness-Rekord.

Christine Seibicke

Mit blauer Bluse zum roten Woodstock



Im Sommer 1973 fand in Berlin eines der größten Volksfeste im Zeitraum zwischen dem Bau der Mauer 1961 und deren Fall 1989 statt. Es handelte sich um die X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten vom 28. Juli bis 5. August 1973. Neun Tage befand sich Berlin, Hauptstadt der DDR, im Ausnahmezustand. Im Rückblick wurden dieser Großveranstaltung solche Superlative wie „Love-Parade im Blauhemd" beigemessen und der Mythos eines „roten Woodstock" wurde heraufbeschworen. Als eine von 143 Angehörigen aus dem Bereich der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft erhielt auch ich die Gelegenheit in der Delegation des Bezirkes Rostock an diesem Großereignis teilzunehmen. Wie auch immer darüber berichtet worden sein mag, die Weltfestspiele empfanden jenseits aller Politik viele Teilnehmer als eine grandiose Party. Mit mehr als 25.000 ausländischen Gästen aus 140 Ländern zeigte sich das Festival wahrhaftig weltumspannend und ungewöhnlich weltoffen. Nach diesem (Ost-)Berliner Super-Event bekamen die Seeleute der DSR in den Folgejahren allerdings eher den gegenteiligen Eindruck.

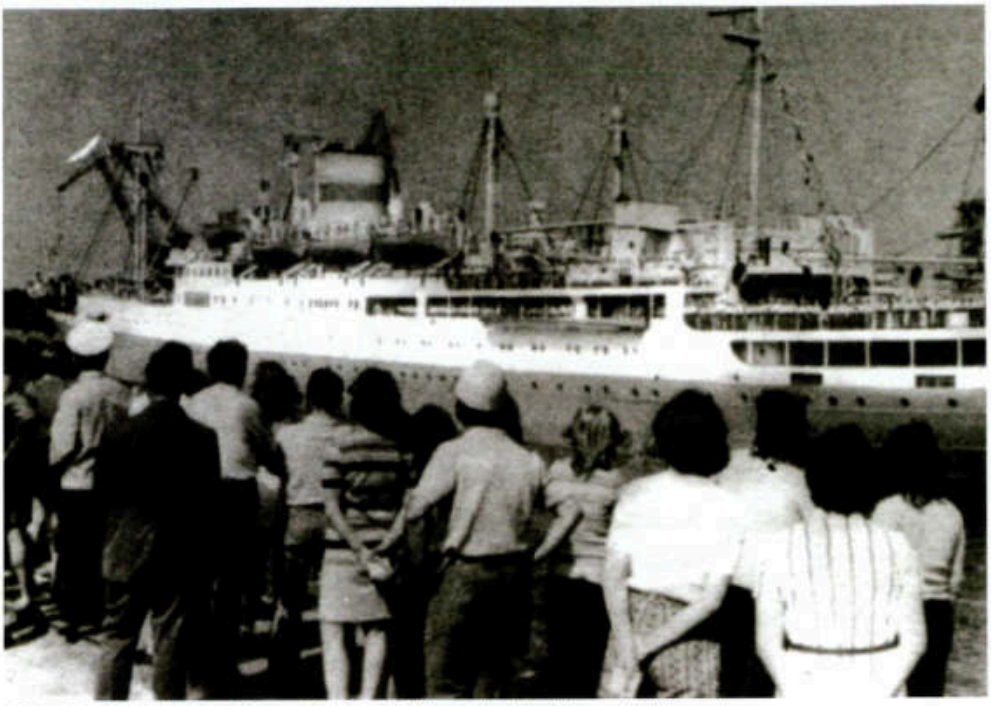
Auch Rostock hatte bereits Festivalatmosphäre zu spüren bekommen, als am 25. Juli 700 Festivalgäste aus Lateinamerika, alleine 500 aus Kuba, am Passagierkai in Warnemünde begrüßt werden konnten, angereist mit den über die Toppen geflaggten Schiffen BALTIKA (SU) und XX. ANIVERSARIO (Kuba). Ihren Besatzungen wurde im Teepott zu Warnemünde von der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft eine Party ausgerichtet, um auch sie Festivalatmosphäre schnuppern zu lassen. Am 1. August 1973 lief MS J.G.FICHTE nach Chile aus. Kurz vor dem Auslaufen befanden sich bei einem Solidaritätsmeeting auch 35 chilenische Festivalgäste unter den Besuchern. Vorher waren bereits Festivalteilnehmer anlässlich der Eröffnung der 16. Ostseewoche an Erich Honecker auf dem Rostocker Ernst-Thälmann-Platz, heute Neuer Markt, vorbeiflaniert.



Begrüßung lateinamerikanischer Teilnehmer in Warnemünde, aus „Voll Voraus"

Übrigens wären Festspiele unter solchem Namen in Berlin heute gar nicht mehr vorstellbar, allein schon deshalb, weil die an den Universitäten Studierenden an solchen Tagen alles andere als Studierende wären, höchstens bei anatomischen Forschungen hinter dem Marx-Engels-Denkmal.

Unter den Besuchern befanden sich auch Mitglieder der Jungen Union und der Jungsozialisten aus der Bundesrepublik, die vor allem politische Aufklärungsarbeit betreiben und den



MS J. G. FICHTE wird am 1. August 1973 nach Chile verabschiedet, aus „Voll Voraus"

FDJlern provokante Fragen stellen wollten. Vor denen sorgte sich die Partei- und Staatsführung am meisten, der Rummel könnte ein Bumerang werden und propagandistisch aus dem Ruder laufen. Deshalb hatten die agitatorischen Gegenmaßnahmen selbstverständlich vorher längst begonnen. So auch an der IHS Warnemünde/Wustrow, wo 12.430 Genossen an 118 solchen ideologisch geprägten Veranstaltungen teilnahmen. Alle Studenten liefen hurtig die sogenannte „Festivalmeile", eine Wegstrecke, auf der man aus anderen Anlässen zwischen Bratwursständen gemütlich entlangschlendert. Die erste Augustausgabe des VOLL VORAUS erschien mit einem Titelbild im Vier-Farben-Druck, auf dem die Jugend der Welt herzlich zum X. Festival begrüßt wurde, gefüllt mit Texten zum Thema. So spendeten



MS Ronneburg in Hamburg (1973)

die Matrosenlehrlinge des MS J.G.FICHTE gar den Erlös eines Skat-Turniers in Höhe von 32 Mark für die Weltfestspiele usw. usf. Auch auf den anderen Schiffen der DSR starteten die Festivalvorbereitungen im Rahmen des „Studienjahres der FDJ" und den „Zirkeln junger Sozialisten", wie es in den Arbeitsplänen der Reisen festgeschrieben wurde.



Nach zwei Mitreisen als Ehefrau und dem darauf folgenden Einstieg als berufsfremde Stewardhelferin – der eklatante Mangel jener Tage an Funkoffizieren machte das Zugeständnis der „Organe" möglich – konnte mich im August 1972 die FDJ-Bordgruppe des MS RONNEBURG zur Mitarbeit bewegen. Ich wurde als Verbindungsfrau zur Patenstadt gekürt und sollte Reiseberichte für die WISMUT-Stadt im Thüringer Osten verfassen, weil sich die Schreibmaschine im Funkraum bestens dafür eignete.

Im Verlaufe einer Südamerikareise, die am 22. Februar 1973 kurz vor dem großen Ereignis begann, wurden die Agit-Prop-Bemühungen forciert. Kaum hatte das Schiff den Stress des Hafendurchlaufes in Westeuropa hinter sich, fand zu diesem Thema eine Versammlung der FDJ-Gruppe des Schiffes statt. Die Jugendfreunde schoben mir als einziger Frau die „ehrenvolle" Aufgabe zu, mit einer Liste an Bord herumzugehen und die Besatzungsmitglieder zur Spende eines ihrer freien Tage zu Ehren der X. Weltfestspiele zu bewegen. Sie bauten offensichtlich auf meinen weiblichen Charme, der verhindern würde, der Bittstellerin einen Vogel zu zeigen. Diese Vermessenheit wird nicht ihrer eigenen Eingebung gefolgt sein, sondern wurde wohl im Verwaltungsgebäude der DSR ausgeheckt, von Leuten, die sonntags in der warmen Stube saßen, während sich der Seemann seinen freien Tag bei Rollbewegungen bis zu 30 Grad in der Biskaya schwer verdienen musste. Dieser Bettelgang war nun überhaupt nicht mein Ding. Ich kann mich auch nicht an ein entsprechendes Erfolgserlebnis erinnern.

Die Schiffspresse VOLL VORAUS begann sich zunehmend in einer hysterischen Festival-Kampagne zu überschlagen, und als Höhepunkt der Schlacht um das Bewusstsein organisierten die FDJ-ler unseres Schiffes vor dem zur damaligen Zeit aktuellen Hintergrund von



Die FDJ-Gruppe MS RONNEBURG mit der Autorin



Grillabend auf dem Brückendeck

Vietnam und Kambodscha, Palästina und Chile sowie der Freisprechung von Angela Davis, der schwarzen Bürgerrechtlerin aus Alabama, die dann in Berlin vor Ort sein würde, am 12. März eine Solidaritätstombola. Unter dem Einfluss einer aufgelockerten Bordfest-Atmosphäre spülte sie mehr als 1300 Mark in die Soli-Kasse, ganz sicher zum ungläubigen Staunen der Spender, als ihnen am Reiseende die Rechnung präsentiert wurde. Zu gleichem Anlass wurde ich für mein Engagement, den Jungs durch Hege und Pflege einen winzigen Hauch von Kreuzfahrt bei der Ausübung ihrer Knochenjobs spüren zu lassen, aus der langen Reihe der Remittenten des Rostocker Volksbuchhandels mit einer Buchprämie im Zeichen der X. Weltfestspiele beglückt.

Auf den Südamerikareisen musste das gleiche Pensum gesellschaftlicher Arbeit bewältigt werden wie auf einer Fernostreise, das war schon mal klar. Nur dauerten letztere doppelt so lange. Jeder Insider ahnt, wie sich die Ereignisse an Bord überschlugen. Und als weibliches Besatzungsmitglied, welches zu allen Anlässen überall gerne gesehen wurde, befand frau sich immer mitten drin. Es verging kaum ein Abend, der nicht ausgebucht war. Die Landeier besaßen ihr langweiliges Filzlatschenkino, hier steppte der Berliner Festivitäten-Bär. Diesen Trubel könnte mancher ehemalige DSR-Seefahrer noch nach 50 Jahren vermissen.

Während der Liegezeit in Rio Grande im Süden Brasiliens wurde eine Art Vor-Festival in Szene gesetzt. Am 24. März, an einem Samstagmorgen, lief das Schiff dort ein. Am Abend wurde die Crew auf dem Steuerbord-Brückendeck zu einem großen Rostbrätl-Essen zusammengerufen. Wie immer schmeckte das Gegrillte unter freiem Himmel ganz hervorragend und die Temperaturen waren nicht zu heiß, es wurde vielmehr mit zunehmender Stunde unangenehm frisch, fast wie zu Hause.

Bis gegen 22 Uhr hatten sich die meisten nach und nach abgesetzt und waren, durch die ausgeschenkten Getränke schon leicht beschwingt, an Land geschossen. Am Morgen gab es jedenfalls in der Mannschaftsmesse allerhand zu erzählen, was die Stewardessen neben ihrer Arbeit interessiert aufhorchen ließ. Die Lords nahmen trotz unserer Anwesenheit kein Blatt vor den Mund, und es handelte sich bei ihnen nicht um Waisenknaben. Einige saßen noch schwer im Tran an der Back, wie es das schöne Gedicht vom Weinblattsiegel treffend beschreibt. Aber diesmal trug die Schuld der Bacardi.



Im Zentrum von Rio Grande



Zu allem Übel sollte am Sonntagmorgen um 10 Uhr ein Fußballspiel gegen die ansässige Agentur stattfinden. Die Bordmannschaft stand die Belastungen nur bis zur Halbzeit durch und ging dank König Alkohol danach mit 1:5 sang- und klanglos unter. Das Mittagessen an Bord fiel offiziell aus, stattdessen war die Crew nach dem Spiel zu einem großen brasilianischen Churrasco-Essen am Ufer der Lagoa dos Patos (Enten-Lagune) eingeladen worden. 80 kg Fleisch sollen dort über dem riesigen Holzkohlegrill gelegen und gehangen haben. Dazu wurden Unmengen von grünen und schwarzen Oliven gereicht, die ordentlich Appetit verschafften.

Mit der gesamten Belegschaft der Agentur zählte die Party mehr als sechzig Leute. Zur Vorbereitung des Magens auf die Fleischportionen wurde zu Beginn des Gelages nach Art der Gauchos Zuckerrohrschnaps, ein teuflisches Getränk, kredenzt und später floss der Vino tinto in Strömen. Der wirkte. Singenderweise zog die ganze Truppe gegen 17 Uhr quer durch Rio Grande zum Dampfer zurück. Um 21 Uhr lief das Schiff aus. Zwei Tage wie sie nur in der Gemeinschaft von DSR-Besatzungen erlebt werden konnten. So wurde wahre und nicht verordnete Völkerfreundschaft gelebt!


Zaungäste der Party in Rio Grande

Mittlerweile hatte der mir Angetraute nach fünfjähriger ununterbrochener Fahrtzeit über 400 freie Tage gesammelt, und es ließ sich absehen, dass ich die kommende Reise aussetzen würde. So hatten mich FDJ- und Schiffsleitung für eine Delegierung zu den X. Weltfestspielen vorgeschlagen. Ich sagte erst einmal „Ja" dazu, ohne die Konsequenzen zu bedenken. Abgemustert wurde in Rostock am 14. Mai 1973.

Eigentlich verspürte ich keine große Lust, meinen wertvollen Urlaub zu unterbrechen, aber mein lieber Gemahl redete mir gut zu, mich ins Vergnügen zu stürzen. Er war seinerzeit Mitglied der Delegation der Seefahrtschule Wustrow zum Deutschlandtreffen 1964 in Berlin gewesen und hatte diese Veranstaltung in guter Erinnerung behalten. Alle Landeier glaubten wegen der Khakiuniform, er sei Amerikaner. (Später wurden auch die Leipziger Straßenbahnfahrer zum Unverständnis sächsischer Seefahrer mit den gleichen Uniformstücken wie die Handelsflotte ausgestattet, wahrscheinlich weil die Bahnen so durch die Stadt rumpelten wie ein Schiff durch die Biscaya.) Er wusste, was auf mich zukommen könnte. Ich noch nicht. Und so machte ich mich unbeschwert mit meinem Blauhemd auf den Weg, vorerst nach Rostock zum zentralen Treffpunkt.



Allen, die sich dort versammelt hatten, wurde eine Festivalplakette in Form eines Wimpels übergeben, der die Teilnehmer als aus dem Bezirk Rostock kommend auswies. Natürlich war darauf symbolisch ein DSR-Schiff abgebildet. Dazu eine Spange mit der bunten Festivalblume, mit welcher der Wimpel an die Bluse geheftet werden konnte. Die offizielle Delegierungsbestätigung bestand aus einem Faltblatt, DIN A 5,



DSR-Delegation mit der Reedereiflagge

das sich „Fahrkarte für die Teilnahme an den X. Weltfestspielen" nannte. Außerdem wurde jedem Anwesenden ein nummeriertes Teilnehmerheft mit Infos und Wertmarken überreicht.
Unter den vielen fremden Teilnehmern traf ich zu meiner Freude nach näherem Hinschauen den Vollmatrose R. Peter wieder, von dem ich Anfang 1970 als mitreisende Ehefrau die Äquatortaufe empfangen durfte. Er war mir gleich so bekannt vorgekommen, denn Männer, von denen eine Frau einmal eingeseift wurde, vergisst sie nicht so schnell.
Über 300.000 Teilnehmer aus der Republik hatte die Reichsbahn in Etappen hin und her zu transportieren. Das ging über alle Kapazitäten hinaus, und so war der Sonderzug in die Hauptstadt für die 2000 Rostocker FDJler offensichtlich aus Waggons für Truppentransporte zusammengekoppelt worden. Toiletten dort drinnen existierten nicht. Auf den Bahnhöfen der Zwischenhalte reihten sich auf den Bahnsteigen Latrinen aneinander, die nach vornhin offen standen. Davor stauten sich die Mädchen. Kein Wunder, dass die Benutzerinnen, wenn sie endlich an die Reihe kamen, unter Harnverhalten litten.
Das Nachtlager wurde in einer Schule in Berlin-Pankow, dem „Quartierviertel" der Rostocker, aufgeschlagen. Das Bettzeug bestand aus kratzigen, unappetitlichen Armee-Pferdedecken. Auf so eine primitive Lagerstatt war ich nicht vorbereitet. Ich führte nur ein Flatterhemd für eine Unterbringung im Hotel Berolina im Marschgepäck mit. Ekelig. Als Waschgelegenheit stand im Hof ein Gestänge mit mehreren Zapfstellen. Die DDR-Jugend litt nicht unter Prüderie, aber das machte das kalte Wasser auch nicht wärmer. Manche Teilnehmer, die privat untergekommen waren, hatten es besser getroffen.



Festivaltuch

Und dann ging es hinein ins Festivalgetriebe. Vor allem das weibliche Geschlecht ließ sich schnell von der Sucht anstecken, Unterschriften von fremdländisch aussehenden Gästen auf einem bunten Festival-Halstuch zu sammeln, das, an die Schulterklappen des FDJ-Hemdes geknüpft, auf dem Rücken getragen wurde. Überall standen, hockten oder lagen junge Mädchen herum, die sich von hinten beschriften ließen. Auf meinem bunten Halstuch hatten sich schließlich Teilnehmer aus Irak, Iran, Ägypten, Türkei, Italien, Indien, Indonesien, Griechenland, Belgien, Sri Lanka, Mexiko, Kuba und noch mehr Ländern verewigt. Das wäre heutzutage in Berlin auch ohne Festival jederzeit machbar, ohne sich vom Fleck zu rühren. Das Berlin von heute – eine

Stadt im Dauerfestival. Was mich im Gegensatz zu den meisten Festivalgästen aus der Republik mit den Autogrammgebern verband, war, dass mein Brotschiff in ihren Heimatländern schon angelegt hatte oder ein Anlaufen nicht im Bereich des Unmöglichen lag. Ein wahres Paradoxon. Vorher wäre kein Rostocker Seefahrer auf die Idee gekommen, durch Surabaya oder Rio zu laufen und dort die Leute um ein Autogramm auf sein Hinterteil zu bitten.



Sehnsuchtsvoller Blick gen Westen

Wenn ich die Schriftzüge heute studiere – das Tuch hat als geschichtliches Dokument die Zeitläufte überdauert – grüßen mich noch immer die Mädels aus der DSR: Karin vom MS HELLERAU, Monika von der Betriebszeitung VOLL VORAUS, Maria vom Framo KOMORAN sowie Annely und Gisela aus der Verwaltung, Astrid aus Bergen und Ingrid aus Zeitz.

Inmitten dieser aufgeregten und aufregenden Tage verstarb am 1. August 1973 der von Erich Honecker hinweggeputschte ehemalige Staatsratsvorsitzende der DDR, Walter Ulbricht. Doch: The show must go on. Der ehemalige Große Vorsitzende war nur noch eine Randglosse wert, nachdem in den Messen der DSR-Schiffe das Bild von Walter gegen das von Erich ausgetauscht wurde, so schnell wie der Mensch nicht gucken konnte.

Im Gegensatz zu den Woodstockianern, die sich auf einer schlammigen Wiese austoben konnten, hatten die Weltfestspieler mit heißem Asphalt zu kämpfen, denn an diesen Tagen stand eine Hitzeglocke über der Stadt. Genau das richtige Wetter, damit manche nach Einbruch der Dunkelheit im Plänterwald à la Woodstock zur Sache kommen konnten. Wie auch immer sich die Geburtenrate danach entwickelt haben mag, es gab auch andere Höhepunkte sich gut zu amüsieren. Alle Kulturangebote vom Pergamon-Museum bis zum Leierkastenmann, jenseits aller Propagandaveranstaltungen, wurden in den Tagen bis zur Erschöpfung mitgenommen und das schönste Erlebnis fand nach Rückkehr statt – in einer vollen Badewanne. Die politische Auswertung ließ sich dann in der zweiten August-Ausgabe von VOLL VORAUS nachlesen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden muss.



Überall an Solidaritätstafeln, Plakaten und Wandfriesen fand man Unterschriften und vollständige Adressen der Jugend aller Länder. Auch Christine Seibecke (Stewardeß auf MS „Ronneburg") schreibt ihren Namen an einen der langen Wandteppiche.

Fotos: M. Lang

aus „Voll Voraus"

Unbekannt

Die Ausfahrt

Heute woll'n wir kurz berichten, kritisch auch die Taten sichten,
die der Seemann alle kennt, wenn man das Wörtchen „Ausfahrt" nennt.
Ausfahrt oder Exkursion, die gibt's bei uns sehr lange schon.
Da kennt Hein Seemann keine Skrupel, hinein geht's in den Ausfahrtstrubel.
Tempel, Tümpel, Pyramiden stellen ihn nur halb zufrieden.
Besser sind schon Exkursionen, die auch für den Bauch sich lohnen.
Shrimpse, Lobster, heiße Suppen zieht er vor den scharfen Puppen.
Mit so viel Sitte und Moral schützt er seinen Harnkanal,
vermeidet durch Enthaltsamkeit ein Springverbot auf lange Zeit.

Doch eh' die Fahrt beginnen kann, kommt's auf verschied'ne Dinge an.
Zunächst wär' das Finanzproblem – speziell bei DSR extrem.
Für wenig Geld, sprich kleinen Kies, erwartet er das Paradies.
Wenn man dann noch zuzahlen soll, hat jeder gleich die Nase voll.
Dieses ist nun der Moment, den man kurz den Anschiss nennt.
Die Hälfte aller Interessenten wird sich hin zur Arbeit wenden,
denn eingeplant sind all die Kronen für Platten schon und Kaffeebohnen.
Da ist kein Platz für die Kultur, da kennt man nix, da bleibt man stur.

Zweitens wäre zu bemerken: Hein muss sich für's Reisen stärken.
Die Besatzung der Kombüse kriegt meistens ziemlich kalte Füße,
heißt es: „Wir machen eine Fahrt, kocht Eier, aber nicht zu hart!"
Bei dem Proviant in Plastetüten lässt sich leider nicht verhüten,
dass hie und da ein Ei zerbricht und sich gleich mit der Wurst vermischt.
Die Erschütterung von Stunden hat beide felsenfest verbunden.
Die schönen Speisenaturalien gleichen jetzt mehr Tierfäkalien.
Die Auswahl, die zur Ausfahrt fährt, ist ebenfalls bemerkenswert.
Chief Mate, Chief und Erster Ing. drehen meist das Wunderding.

Sagen dreißig: „Ja, ich will!", sind das leider zehn zu viel.
Also muss entschieden werden: Wer gab Anlass zu Beschwerden,
wer in letzter Zeit verschlief, wer ideologisch etwas schief
hat keinen Anspruch auf Kultur. Da bleibt die ganze Leitung stur.
Außerdem erfolgt die Wahl nach der berühmten Dreierzahl:
Maschine, Offiziere, Deck, die Wirtschaft lässt man öfter weg,
weil jene, die daheim geblieben, den vollen Messeservice lieben.
Die Wirtschaft selbst bleibt meistens still, weil keiner fragen gehen will.
Im Grunde könnte man jetzt starten, doch niemand weiß, wo soll man warten.

Der eine meint am Hafentor, dem andern kommt das spanisch vor.
Irgendwann, nach einer Stunde, kommt tatsächlich frohe Kunde:
„Der Bus ist da, es kann beginnen." Endlich sind die letzten drinnen
mit Kamera samt Objektiv, man weckt den letzten, der schon schlief.
Die Räder rollen, es ist vollbracht, keiner hätt' es mehr gedacht.
Ochsenkarren, dürre Ziegen, wie im Zug vorüberfliegen.
Interessiert und voller Freude schaut man auf die fremden Leute.
Inder, Perser und Iraker nennt Hein Seemann schlicht Kan Acker.
Niemand weiß wohin es geht, weil man den Fahrer nicht versteht.

Plötzlich hält die Kiste an, der erste Tempel, der ist dran.
Man stürzt hinaus und schießt ein Bild, von dem, was man für wichtig hält.
Einer pinkelt an die Mauer, verflucht, das Bier, das war schon sauer.
Als er dieses hat vollendet, er sich hin zum Tempel wendet.
Dieser ist schon völlig leer, also nichts wie hinterher!
Die Reise wieder weiter geht, bis man vorm nächsten Tempel steht.
Beim letzten steigt man nicht mehr aus, reicht nur die Kamera hinaus,
und einer filmt mit letzter Mühe Mönche, Hunde, heil'ge Kühe.

Vom Plastesitz im warmen Bus der Hintern sich befeuchten muss.
Dieses ist das rechte Zeichen, um die Segel bald zu streichen.
Die meisten, die im Busse schwitzen, stellen sich vor wie and're sitzen:
In kühler Kammer und beim Bier – mein Brotschiff, ja, das lob ich mir.
Mancher schwört zu dieser Stunde: „Dies war meine letzte Runde,
der letzte Tempel meines Lebens!" Doch diese Worte sind vergebens,
denn wenn die nächste Ausfahrt lockt, erneut er in den Bus sich hockt.
Mit Wurstbrot und mit Kamera sind alle Fans dann wieder da.
Fluchen danach auf gleiche Weise: „Mann, war das heute wieder Scheiße."



Renè Hennig

Landgang und das Ende vom Lied

Auf der Reeperbahn

Es entsprach dem modischen Zeitgeist jener Jahre zu bestimmten Anlässen, auch als Teenager, einen Anzug zu tragen. Dieser Gepflogenheit kam ich bei einer Feierlichkeit oder einem Rendezvous gerne nach. Dabei sah ich in Gedanken meine immer adrett gekleideten Vorbilder der Jean-Paul Belmondo und Alain Delon vor mir. So gehörte auch ein hellgrauer Anzug zu meinen persönlichen Effekten, als ich auf dem MS BERLIN im Dienstrang eines Matrosenlehrlings im 2. Lehrjahr (Praxis) gemustert wurde.

Nach drei Reisen in der Cuba-Fahrt auf dem Schulschiff HEINRICH HEINE bekam ich gleich am ersten Tag auf dem Frachtschiff BERLIN das Gefühl, jetzt geht die Seefahrt richtig los. Ich bin endlich zusammen mit fünf anderen HEINE-Lehrlingen Teil einer 52-köpfigen Besatzung. Noch lagen wir zum Laden im Überseehafen von Rostock, doch zeigte mir bereits die Beschriftung auf den Stückgütern die exotischen Destinationen der kommenden Reise nach Indien an.

Die weitere Beladung erfolgte in den üblichen westeuropäischen Häfen, darunter auch Hamburg, wo wir nach kurzer Versegelung via Nord-Ostsee-Kanal am HANSA-Kai längsseits gingen. Nachdem ich mit meinem Freund Wolfgang die Gangway-Wache getauscht hatte, ergab sich gleich nach dem Festmachen die Gelegenheit, mit den Matrosen Ulli und Tommy das erste Mal im größten deutschen Hafen an Land zu gehen. Diesen besonderen Anlass hielt ich durchaus für angemessen, am Nachmittag des 20. August 1965 meinen Jugendweihe-Anzug aus dem Spind zu holen, um Hamburg die Ehre zu erweisen.

Schon wenig später auf der Fähre zu den Landungsbrücken, zwischen verschwitzten, lauten Stauern und bunten Seeleuten aus aller Herren Länder, fühlte ich mich im Anzug mit weißem Hemd unwohl und fehl am Platz. Ich hatte mich offensichtlich zu landgangsfein herausgeputzt, worüber sich nicht nur Ulli und Tommy amüsierten.

An den Ständen der Landungsbrücken, über dem Elbtunnel, tranken wir erst mal ein Beck's Bier, welches mein Valuta-Budget schon sehr in Anspruch nahm. Ständig schaute ich in alle Himmelsrichtungen, damit mir vom geschäftigen Hafenbetrieb an Land und zu Wasser nichts entging.

Meine erste Irritation entsprang politischer Prägung. Eine Seite des Kiosks, an dem wir standen, war beklebt mit auffälligen Wahlkampf-Plakaten, darunter auch eines der SPD mit dem Konterfei Willy Brands. Aber was war denn das?! Irgendein Narr hatte mit Filzstift das Foto von Willy durchgestrichen und schräg darüber in großen Buchstaben geschrieben „Brand, das Schwein". Dieser Schriftzug irritierte mich dermaßen, dass in mir ein Schuldgefühl aufkam, diese „Meinungsfreiheit" überhaupt zur Kenntnis genommen zu haben. Unwillkürlich schaute ich mich um, in der Annahme, jeden Moment müsste ein Abschnittsbevollmächtigter (der Volkspolizei) kommen, um des Schmierlings habhaft zu werden. Es schien mir unbegreiflich, dass einfach so ein Regierender Bürgermeister von (West-)Berlin und SPD-Parteivorsitzenden beleidigt werden konnte. Es deuchte mir, als sei es ein Angriff auf die Obrigkeit.

Wie schon bei Tausenden anderen Seeleuten zuvor, hieß unser nächstes Ziel die Reeperbahn. Zu später Nachmittagsstunde erreichten wir zu Fuß die sündige Meile. Meinen beiden Matrosen war ich wohl zu langsam, denn ich musste in jedes Schaufenster, hinter jeden Vorhang und in jede dunkle Ecke glotzen. Ulli und Tommy hätten mich vor dem Gang an Land ja auch mal aufklären können, welch obszöne Dinge mir, dem schüchternen Ost-Jungen, vor die Augen kamen.

Gehört hatte ich schon von dieser Sexwelle, die von den skandinavischen Ländern über Westeuropa schwappte. All das musste mein jungfräuliches Gemüt an jenem Nachmittag erst mal verarbeiten. Ich fühlte mich sehr einsam und hilflos.

Ein stämmiger Mann vom benachbarten Strip-Center, vermutlich Zuhälter, Rauswerfer und Türsteher in einem, sah mir wohl meine Gemütslage an, verspürte aber offensichtlich nicht die Absicht, mir geselligen „Trost" zu spenden. Er hatte mich beobachtet, als ich die Auslagen von Sexspielzeug, aufblasbaren Puppen und Latexklamotten studierte und kam ohne Umschweife zur Sache: „Hey Jungmann, was sind denn so deine Vorlieben?" Ich wusste darauf mangels praktischer Erfahrung keine Antwort, gleichwohl war ich doch nicht zu doof, um ihm zu antworten: „Ich spiele gern Fußball, sammle Briefmarken und bin dabei, Schach zu lernen".



Reeperbahn Hamburg

Am Revers meines Anzuges erkannte er eine Anstecknadel des FC Hansa Rostock, schloss daraus meine Staatszugehörigkeit und meinen bescheidenen Devisen-Etat. Meiner Bildungsferne in diesen schlüpfrigen Angelegenheiten wollte er nun auf die Sprünge helfen und schlug vor: „Ehe du deine paar West-Mark für teure Pornohefte ausgibst, nimm dir lieber eins von den kernigen Mädels, die um diese Zeit gelangweilt, aber preiswert an der Bar rumhängen." Dass mein Geld dafür bei weitem nicht reichte, wollte ich nun auch nicht noch offenbaren und signalisierte wenig Interesse für solcherlei Dienste.



Hamburg „Große Freiheit"

Und am „Nur-mal-Reinschauen" in sein Strip-Center „Kakadu" war ich auch nicht interessiert, obwohl sich hier die beiden Matrosen bereits ein Herrengedeck für 28,40 DM bestellt hatten. Der Türsteher gab nicht auf und zeigte mir etwas, das ich als Kartenspiel erkannte. „Ein Skatspiel brauch ich nicht, hab ich auch", ließ ich ihn wissen und wollte mich von seiner Aufdringlichkeit befreien. „Hast du Tomaten auf den Augen; so was hast du noch nie gesehen", fuhr er mich an. „Da muss sich doch was in deiner Hose regen …, oder bist du etwa schwul!?"

Nun erkannte ich das erotische Kartenspiel, in dem auf jedem Blatt eindeutige Stellungen des Liebesspiels abgebildet waren. Das war für mich natürlich eine aufregende Angelegenheit, die sich meinem unschuldigen Geist da offenbarte. Am liebsten hätte ich jede der 32 (Dar-)Stellungen in Ruhe studiert, doch nun geisterte das mir fremdartige Wort ‚schwul' durch den Kopf. Meinte der Mann etwa das, was unter uns Jugendlichen als 175-er oder A… ficker geläufiger war? Mir kam gar nicht in den Sinn, nun beleidigt sein zu müssen und eine

geschlechtsorientierte Klarstellung abzugeben. Ich wollte nur noch das Weite suchen, weg von diesem vulgären Ort und dem fiesen Typen.
Das Strip-Center behielt ich aus sicherer Entfernung im Auge und wartete an einem neutralen Ort, einer Bushaltestelle, auf meine Hamburg-erfahrenen Matrosen. Sie konnte ich mit meiner Berichterstattung des eben Erlebten auch nicht sonderlich beeindrucken. Wir schlenderten weiter die Reeperbahn entlang. Nun hatte auch ich Appetit auf eine Erfrischung, und wir machten Halt an einer unverfänglichen Tages-Bar, wo ein kleines Holsten-Bier mit erschwinglichem Preis lockte.

Unversehens stand eine hübsche Polin neben mir, die mir meine Herkunft ansah und meinte, wir könnten ein anregendes Stündchen in ihrem Zimmer verbringen, sozusagen ein solidarisches Techtelmechtel vor dem eisernen Vorhang. Ihre Kalkulation klang verlockend: „Anstatt zwei teure Pornohefte zu kaufen, reservierst du das Geld für mich, legst noch einen Zwanziger drauf und gibst mir jetzt einen Drink aus." Hätte ich vom Purser viel mehr, sehr viel mehr als nur 25,– DM erhalten, gerne wäre ich auf das Angebot eingegangen, schließlich müsste es ja irgendwann das erste Mal sein.
Wir bestellten ein weiteres, billiges Getränk und wollten uns in eine Ecke des Gastraumes zurückziehen, denn der weibliche Betrieb am Bartresen hatte tumultartig zugenommen. Wahrscheinlich wollten sich die Mädels noch einen kleinen Imbiss, einen Kaffee mit Cognac und eine Zigarette vor der langen Nacht gönnen, nicht ohne brisante Informationen über perverse Freier auszutauschen.
Da hatten wir schon längst an einem kleinen Tisch in der Ecke Platz genommen. Um genauer zu sein, Tommy und Ulli saßen schon, während ich noch etwas unbeholfen Ausschau nach einem freien Stuhl hielt, den ich dazustellen wollte. Unweit von uns sah ich einen freien Platz an einem Tisch mit Mann und Frau. Höflich erkundigte ich mich bei der stark geschminkten Dame, ob ich den freien Stuhl nehmen dürfe, um bei meinen Freunden sitzen zu können. Sie hatte eine so höfliche Anfrage wohl noch nie erlebt und zögerte mit der Antwort. Diese wartete ich nicht ab und nahm den Stuhl. Anstatt auf meine Frage einzugehen, stieß sie ihren schlafenden Tischnachbar heftig in die Seite und rief: „Wach auf, Hannes, der Kerl nimmt einfach unseren Stuhl weg, nun sag doch was!" Der zerzauste Mann mittleren Alters brummte irgendwas wie: „Stell sofort den Stuhl hin, sonst mach ich dir die Lichter aus!" Dieser Anweisung kam ich unverzüglich nach, stellte den Stuhl zurück und trottete unverrichteter Dinge zu meinen Matrosen, die mich ermutigen wollten :„Die machen sich doch nur einen Spaß, und du lässt dich einschüchtern; nun hol endlich den Stuhl her!" Da alle anwesenden Gäste lauthals lachten und Hannes sein besoffenes Haupt wieder auf dem Tisch abgelegt hatte, betrachtete ich die Situation als entspannt. Nun nahm ich meinen ganzen Mut zusammen, um die umstrittene Sitzgelegenheit an mich zu reißen. Die geschminkte Frau und standhafte Verteidigerin Hamburger Gemütlichkeit legte abermals Protest ein und ermahnte den wieder erwachten Hannes, mir doch endlich was auf die Lichter zu geben. Dieser Brummbär stand langsam auf, warf dabei seinen Stuhl um, holte aus und brummte irgendwas wie: „... i schlo di bis de lachst". Unvermittelt hielt er inne in Erwartung des nun einsetzenden Gelächters der erwartungsvollen Gäste. Der stämmige Hannes und die Geschminkte sahen auf einmal richtig glücklich aus, nachdem sie wieder einmal eine Kostprobe ihres kernigen Hamburger Humors dem dankbaren Publikum auf meine Kosten präsentieren konnten.
Ich war so wütend! Mit den Worten: „Ihr könnt mich alle mal!", verließ ich Hals über Kopf die Szenerie, was wahrscheinlich noch mehr Gelächter hervorrief. Aber da war ich schon diesem ärgerlichen Ort entfleucht. Ich hatte, mit Verlaub, so die Schnauze voll, dass ich nur noch so schnell wie möglich zurück an Bord wollte. Heim auf mein Schiff.

An den Landungsbrücken angekommen, fiel mir noch rechtzeitig ein, was der eigentliche Grund meines Landgangs gewesen war. Ich nahm eine Fähre später, um mir am Kiosk, mich dabei ängstlich umschauend, noch die neueste Ausgabe des Nachrichtenmagazins DER SPIEGEL zu kaufen. Das bedeutete für mich damals kein Widerspruch, Kritisches über mein Land zu lesen und doch heilfroh zu sein, in der DDR zu leben. Ja, auch wegen der deprimierenden Erfahrungen an jenem ersten Landgang nachmittags in Hamburg.

Damals, im August des Jahres 1965, als ich nach Sonnenuntergang die Pier entlang zum Liegeplatz der BERLIN trottete, schwebten mir dieser Art Gedanken durch den Kopf, die mich freudig stimmten: Gleich die Gangway hochzugehen und wieder auf meinem Schiff zu sein, wo ein gefüllter Kühlschrank Gutes für meinen Bauch bereithielt und eine freundschaftliche Sprache meine verwirrte Seele beruhigte. In der Messe war die halbe Decksgang versammelt, der ich eben Erlebtes zum Besten gab. Doch meinen Freund wollte ich nicht lange warten lassen. Wolfgang hatte schon ein Bier bereitgestellt und erhoffte sich neugierig meinen Sankt-Pauli-Bericht. Und natürlich ging er am nächsten Tag auch an Land. Warum auch nicht, hatte ich doch nur Banales auf der Reeperbahn erlebt, aber eben nicht Alltägliches für einen unbescholtenen Jungen, der südlich des Rennsteiges in tiefster Provinz staatlich gut behütet aufgewachsen war.
In meinem Schiffsbett kam ich wieder zur Ruhe, in einem Gefühl von Obhut und Geborgenheit. Es ist kaum zu glauben, aber solche Kleinigkeit des Bordalltags konnte mich an jenem denkwürdigen Tag zu später Stunde glücklich machen.
Dabei hatte ich mich schon bei Ankunft im Hamburger Hafen froh und dankbar gefühlt, das erste Mal im Westen zu sein, freudig erregt und voller Erwartungen auf einen tollen Landgang. Es kam, wie wir nun wissen, ganz anders.

Das Frühstück

Frühstück hin, Frühstück her – die erste Mahlzeit des Tages ist für den DSR-Seemann etwas Besonderes. Man sitzt in Gemeinschaft je nach Dienstgrad in der Mannschafts- oder Offiziersmesse, erfährt das Neueste und erfreut sich am üppigen Speise-Angebot auf den Rostocker Schiffen. Dass aber die Einnahme einer simplen Currywurst mit ausgewählten Gästen hochdramatisch, die Laufbahn gefährdend und parteipolitisch sehr toxisch sein konnte, bedeutete eine weitere Erfahrung im real existierenden Sozialismus, aber kam nicht überraschend.
Als ich im Jahre 1965 mit dem Fracht- und Lehrschiff HEINRICH HEINE als Lehrling das erste Mal in Veracruz lag und an Land ging, war ich begeistert von der Plaza und dem bunten Treiben auf den Straßen. Ich bildete mir ein, dass sich fortan auch die anderen lateinamerikanischen Hafenplätze in diesem exotischen Flair präsentieren würden. Was für eine irrige Annahme! Vera Cruz hatte etwas ganz Besonderes. So ließ ich keine Möglichkeit aus, wann immer sie sich bot, während der künftigen Mittelamerika-Reisen hier an Land zu gehen.
Jahre später fuhr ich als II. Offizier auf der WILHELM FLORIN, die von Santiago de Cuba kommend im Hafen von Vera Cruz festgemacht hatte. Ein abendlicher Landgang im Herbst 1979 ist mir unvergessen;



Postkarte Hotel „Y Plaza Major", Vera Cruz



Rathaus Palacio, Vera Cruz



Postkarte Rathaus Palacio de noche, Vera Cruz

oder sollte ich besser sagen: Die folgenden geschilderten Vorkommnisse nahmen auf der feucht-fröhlichen Plaza ihren Anfang und hatten etwas mit den deutsch-deutschen Beziehungen zu tun.

An jenem Abend ging ich mit dem II. Ing. „Lorenzo" und unserem Bootsmann in Richtung Stadtzentrum von Bord. Schon von weitem vernahmen wir die laute Musik von den Straßenmusikern und aus den Bars. Ein gemütlicher Platz unter Palmen war umgehend gefunden und eine Runde Tequila, volles Besteck, wurde schon routinemäßig beim flotten Kellner bestellt.
Der Abend verging schnell bei Gesprächen über das Bordleben, gelegentlichen Drinks und dem Hinterherschauen nach hübschen Mexikanerinnen. Alle gastronomischen Einrichtungen rund um die Plaza, wo ich noch vor Jahren als Lehrling einen echten Heiratsmarkt erleben durfte, waren drinnen und draußen gut besucht. Darunter auch Fahrensleute aus aller Welt. Unweit von unserem Tisch hatten sich zwei westdeutsche Seeleute von einem im Hafen liegenden Hapag-Lloyd-Dampfer niedergelassen. Schnell kamen wir ins Gespräch, rückten unsere Tische zusammen und nahmen gerne die Einladung für ein paar Runden Serveza der Marke „Corona" an.
Nicht jede Begegnung mit westdeutschen Berufskollegen hatten wir in guter Erinnerung behalten. Doch diese Jungs waren schon okay. Nach Mitternacht lichtete sich langsam das Treiben auf der Plaza. Unsere Tischnachbarn, sie fuhren als Chief Mate und Funkoffizier, waren auch im Begriff zu gehen, doch nicht ohne eine Einladung auszusprechen, sie auf ihr Schiff zu begleiten.
Der II. Offizier des MS WILHELM FLORIN nahm die Einladung gerne an. Meine Mitstreiter von Bord meinten, sich genug amüsiert zu haben und gingen aufs Schiff zurück. Kann sein, dass von ihnen auch noch der vertrauliche Hinweis zum Kontaktverbot mit westdeutschen Seeleuten an mich gerichtet wurde.
Mich bewog reines Interesse, wieder einmal einen westdeutschen Dampfer zu besuchen und den gepflegten Ost-West-Dialog an der mahagoni-getäfelten Hapag-Lloyd-Bar fortzusetzen. Wir tauschten lustige Erfahrungen aus, die jeder im Laufe seiner Seefahrtzeit irgendwann und irgendwo zwischen Vera Cruz und Yokohama mit der politischen Gegenseite gemacht hatte. Die Gastlichkeit der Hamburger Kollegen an Land wie auch auf ihrem Schiff veranlasste mich, sie zum Frühstück, so für 8.30 Uhr auf mein Schiff einzuladen.

Bereits während der nächtlichen Rückkehr zur FLORIN machte ich mir Gedanken über dessen Ablauf unter besonderen Bedingungen. Unauffällig in lockerer Atmosphäre und ohne



MS WESTFALIA (1971)

Aufsehen wollte ich diese Frühstücks-Visite über die Bühne bringen. Gleichwohl überkamen mich leichte Zweifel, die mich aber nicht bewogen, zurückzugehen und die ganze Sache abzublasen. Es hätte auch in jener Nacht gar nicht zu meinem Naturell gepasst, mich diesem parteipolitischen Diktat zu unterwerfen.
Als ich mich wieder an Bord in meiner Kammer befand und mir auf der Backskiste bis zum Morgen eine „Mütze Schlaf" gönnen wollte, fiel mein Blick auf den Stapel „Studienmaterial" zum Parteilehrjahr. Mit einem Schlag war ich putzmunter, und ein Gedanke beherrschte fortan meine Gemütslage: „René, du bist ja Kandidat der Partei, um nach der Reise bei ideologischer Bewährung in die Reihen der SED aufgenommen zu werden." Dass davon auch noch die Beförderung zum I. Offizier abhing, so weit dachte ich in jenem Moment nicht. Im Nachhinein gesehen auch gut so, denn ich musste meinen Kopf frei haben für die Planung des logistischen Ablaufs dieses unerlaubten Westkontaktes. An Schlaf war nun nicht mehr zu denken.
Vorrangig galt es planmäßig einzurichten, dass meine Besucher ohne Aufsehen an Bord kämen, als wenn es das Selbstverständlichste der Welt wäre. Dazu hatte ich mir ausgedacht, kurz nach acht Uhr an der Gangway zu sein, um den Wachmatrosen davon zu unterrichten, dass in Kürze zwei deutsche Ablader kämen, um die Verladung ihrer Stückgüter mit dem Kapitän zu besprechen. Dies war unverfänglich, denn Kapitän und Chief Mate hatten mir hinsichtlich meiner Beförderung schon während der Reise Aufgaben im Ladungsgeschäft anvertraut. Es lag nahe, dass auch ich zur Planung der Übernahme und Stauung der Güter hinzugezogen wurde.
Anschließend galt es, unauffällig die Offiziersmesse mit meinen Gästen zu erreichen und beim als Arbeitsessen deklarierten Frühstück ein lockerer Gastgeber zu sein. Wichtig war, dass meine Eskapade nicht bis ins Kapitänsdeck vordrang, wo neben dem Master auch der Politoffizier und Chief Mate ihr Quartier hatten. Eine weitere Vorausplanung des Szenarios erschien mir unmöglich. Es würde schon alles gut gehen, so meine Hoffnung.

Wenige Stunden später, so gegen 8.30 Uhr, nahm dann das Vorkommnis anfangs seinen nicht-sozialistischen Lauf. Ich empfing meinen Westbesuch an der Gangway und trug ihn selbst in das Besucherbuch als Mitarbeiter der Agentur „Agencia Trans-Atlantico" ein.
Die Oberstewardess hatte ich zuvor über das Arbeitsessen informiert. Wir ließen es uns bei Currywurst und Rostocker Hafenbräu gut gehen. Meine neuen Freunde fanden lobende

Worte zur Sauberkeit in den Aufbauten, zu der gemütlichen Offiziersmesse, der gutbestückten Bar und dem charmanten Service.
Eine gewisse Anspannung auf beiden Seiten, aus unterschiedlichen Gründen, wich zugunsten eines kollegialen Beisammenseins, was mich veranlasste eine zweite Runde Bier zu ordern und noch eine Brückenbesichtigung in Aussicht zu stellen. Dazu sollte es aber nicht mehr kommen.
Viel lauter und dringender als sonst nahm ich plötzlich das schrille Klingeln des Telefons in der Offiziersmesse wahr. Ahnungsvoll schoss mir ein Schreck in die Glieder, was auch den westdeutschen Kollegen nicht verborgen blieb. Am liebsten hätte ich den Hörer weit weggehalten von meinem Ohr, so laut klang die sich überschlagende Stimme des Politoffiziers. Aber dann hätten meine Gäste mit anhören müssen, wozu ich aufgefordert wurde: „Wir wissen genau, wer da noch in der Offiziersmesse sitzt", ließ mich der PO wissen, „du bringst sofort diese Leute von Bord und meldest dich dann umgehend beim Kapitän!". Meinem Besuch war nicht entgangen, dass es sich um keinen freundlichen Anruf handelte. Mit der Bestellung einer weiteren Runde Hafenbräu wollte ich die Atmosphäre auflockern und meinen Gästen das beruhigende Gefühl geben, dass alles in bester Ordnung sei.
Dieser Versuch scheiterte ein paar Minuten später kläglich. Die Tür zur Offiziersmesse flog auf, und auf einmal ging auch wieder alles seinen sozialistischen Gang. Die Stimme des PO war unerträglich laut. Ich spürte, dass er mehr unter der Anspannung litt als ich. Der Aufforderung zur Ausweisung der westdeutschen Seeleute solle ich nun unverzüglich nachkommen, so lautete der Befehl. Diese Situation, die mir sehr peinlich war, muss für meine Gäste schockierend gewesen sein. Sie sahen mich in einer kritischen Lage und hatten damit gar nicht so unrecht. Sie sorgten sich um meine Zukunft und boten mir Beistand an. Noch auf dem Weg zur Gangway versicherten sie mir, dass ein Wort von meiner Seite genüge und sie würden sofort die deutsche Botschaft sowie die örtliche Polizei informieren. Sicheres Geleit von Bord und die Gewährung von Asyl sollten kein Problem sein.
Das war für mich kein Thema, und so versicherte ich ihnen, dass ich keinen Repressalien oder gar einer fernöstlichen Deportation nach Sibirien ausgesetzt sein werde.
Mit bedenklichen Mienen verabschiedeten wir uns voneinander. Beim beschwerlichen Gang



MS WILHELM FLORIN (1977)

in die Kammer des Kapitäns blieb mir nur noch die vage Hoffnung, dass nach einer deftigen Aussprache die Angelegenheit im Sande verlaufen würde.
Diese Hoffnung hegte ich nicht unbegründet, denn Chief Mate und Politoffizier waren meine Freunde und wollten mir bestimmt nicht schaden, im Gegenteil. Auch der mir freundschaftlich verbundene Kapitän G. sagte mir unumwunden seine Meinung. Mit allen dreien fuhr ich auf der FLORIN schon meine dritte Reise. Sie waren es auch, die mich „überzeugten", in die Partei einzutreten. Und nun das!
Was ich in meinem Leichtsinn nicht bedacht hatte, war der Umstand, dass ich sie, meine Bürgen für die Aufnahme in die Partei, auch in erhebliche Schwierigkeiten bringen würde. Sollten sie über diesen Verstoß in Rostock Meldung erstatten oder die Angelegenheit zu meinen Gunsten auf sich beruhen lassen? Wenn sie meine Berührung mit dem Klassenfeind nicht meldeten, konnte jeder davon ausgehen, dass irgendein Besatzungsmitglied alias IM eine Information zielgerichtet an die Staatsicherheit weitergibt. Ich habe es nie erfahren, inwieweit die Genossen im 5. Stock des DSR-Gebäudes von dieser Disziplinlosigkeit zu wissen bekamen. Ich glaube, ja, und nehme an, dass Kapitän und Politoffizier trotz des unerlaubten, innerdeutschen Kontaktes viele gute Worte für mich eingelegt haben.
In Rostock angekommen, wurde mir schon für die nächste Reise der Einsatz als I. Offizier in Aussicht gestellt, nicht ohne der Bemerkung, dass sich die Genossen sehr lange überlegen mussten, ob man mich überhaupt befördern sollte.

Nun, am Ende meiner Erzählung, fällt mir ein Aphorismus ein: „Frauen trösten uns in Situationen, in die man ohne sie nie gekommen wäre." (Honoré de Balzac), welcher für sich genommen hier nun völlig fehl am Platze ist, aber von mir etwas modifiziert auf die Protagonisten und befreundeten Genossen jener Reise zutrifft: „Die Partei hilft dir in Situationen, in die du ohne sie nie gekommen wärest"

Stephan Bohnsack

Die Stewardess und die Halbnackten

Wir bemühten uns, das Schiff bei jeder Reise einmal unter Farbe zu setzen. Salziges Meerwasser wirkt auf Metall sehr aggressiv und frisst sich schnell hinein. Eine wichtige Aufgabe der Decksbesatzung bestand deshalb im Kampf gegen Salz und Rost, um unser Schiff durch neue Farbschichten zu schützen, es darüber hinaus in einen optisch guten Zustand zu versetzen. Schließlich war es nicht nur unsere Arbeits- sondern auch Wohnstätte, mit der wir uns vor der Welt zeigten.
Lange Seetörns eigneten sich bestens für solche Arbeiten, denn kein störender Lösch- und Ladebetrieb unterbrach derartige Bemühungen. An Deck konnte kontinuierlich gearbeitet werden. Allerdings führte der längste Teil unseres Seeweges immer durch die tropische Zone mit stetem Sonnenschein, hoher Temperatur und Luftfeuchtigkeit, auf See zusätzlich auch noch mit großem Salzgehalt in der Luft. Salz setzte sich auf dem ganzen Schiffskörper ab. Konservierungsarbeiten bedeuteten also, Rost klopfen, die Stellen großflächig mit der Stahlbürste bearbeiten und mehrmals mit Spezialanstrichen zu konservieren. Bevor jedoch der endgültige Farbanstrich aufgetragen werden konnte, wurde Farbe gewaschen, das heißt das Salz mit Süßwasser von den Flächen entfernt.
Nach Feierabend erfolgte dann immer ein erfrischendes Duschbad, ein angenehmes, aber auch unvermeidliches Ritual zur Befreiung des Körpers vom Gemisch aus Staub, Farbklecksen und Schweiß sowie als Erfrischung von der Hitze des Tages. Unsere Duschen befanden



Rostklopfen auf der Luke

sich außerhalb unserer Kammern, den Gang entlang auf dem gleichen Deck. Wir ließen unsere dreckigen Arbeitsklamotten einfach vom Körper gleiten, bedeckten die Zonen unserer Männlichkeit mit einem Handtuch, um dann mit Seife und der obligatorischen Dose „Linda Neutral" – der berühmt-berüchtigten Waschpaste der DDR-Chemieindustrie – der Dusche zuzustreben. Stewardessen konnten wir jetzt eigentlich nicht begegnen, obwohl deren Kammern direkt am Weg zur Dusche lagen. Um diese Zeit versahen die Stewardessen ihren Dienst in Mannschafts- und Offiziersmesse.

Trotzdem passierte es eines Tages. Eine Stewardess geriet in den Strom der Halbnackten und empörte sich anschließend über so viel kompakte, männliche Ursprünglichkeit vor ihrer Tür.

Sie war es aber auch gewesen, die ihren Freund bei der vorherigen Liegezeit in Hamburg laut und für alle Umstehenden ermahnte: „Vergiss nicht, Antibabypillen aus einer Apotheke mitzubringen". Waren die im Westen frei verkäuflich? Ein Schiff ist wie ein Dorf. Jeder weiß von jedem alles. Jetzt war bekannt, dass die Stewardess die neuen Antibabypillen schluckte. Die Phantasie der Seeleute blühte kräftig auf, besonders bei den Runden um einen Bierkasten, wenn das Thema sich um Frauen drehte. Jetzt war es ausgerechnet sie, die sich über die, nach ihrer Meinung zu große Freizügigkeit der Matrosen beim Gang zur Dusche brüskierte. Sie fühlte sich durch den Anblick und das Aufeinandertreffen mit den nur mit einem Handtuch bekleideten Matrosen sexuell belästigt, obwohl die bei der Begegnung weder Bemerkungen machten oder gar ein Blick auf ihre Männlichkeit eröffneten. Aber ob lohnenswert oder nicht, die Stewardess führte bei der Schiffsführung Beschwerde, es ging ihr um ihre Würde als Frau.

Der Alte musste letztlich mit einem klaren Spruch eingreifen. Er hatte die Stewardessen an Bord vor Belästigungen zu schützen, gleichzeitig aber auch die Interessen seiner Matrosen und Maschinenassistenten zu vertreten. Die hatten nach ihrer Arbeit Anspruch auf die Körperreinigung. Schmutzig am ganzen Körper war es undenkbar, sich vor dem Duschen saubere Klamotten überzustreifen, um angemessen bekleidet den Gang zur Dusche zu absolvieren, wie es sich die Stewardess vorstellte. Nach dem Duschen hätte man sich erneut umziehen müssen. War es also eine sexuelle Belästigung?

Seefahrergenerationen warnten vor Frauen an Bord. „Frauen bringen Ärger und gehören nicht auf ein Schiff!" Solche Meinungen wurden laut wie zu den Zeiten, als erste Frauen auf die Schiffe drängten und Frauenarbeitsplätze auf Frachtschiffen geschaffen wurden. Wir befanden uns auf hoher See und hatten ein Problem – mit einer oder durch eine diesen Geschlechts.

Eine Entscheidung, die keine der beiden Seiten verletzte, musste getroffen werden. Der Alte entschied in salomonischer Weise: Die Stewardessen hätten in dieser Zeit Dienst und dürften den Duschgängern nicht in die Quere kommen. Aufenthalte in diesem Bereich hätten die Stewardessen zu dieser Stunde zu meiden. Und überhaupt, was suchte die Stewardess zu dieser Zeit in jenem Gang?

Jens Meier

Sieben Sommersprossen

So hieß der Titel eines legendären DEFA-Filmes aus dem Jahre 1978, der sich durch eine für damalige Verhältnisse ungewohnte Freizügigkeit auszeichnete, wobei es im Folgenden allerdings nicht so weit kommen wird, sondern die Handlung kurz vor dem entscheidenden Moment eine abrupte Wendung nimmt.

Ob ein Werftaufenthalt bei der MTW, der berühmten Mecklenburger-Trümmer-Werft, vorausging oder eine etwas längere Hafenliegezeit, ist mir heute nicht mehr in Erinnerung. Jedenfalls lag unser Dampfer in Wismar, dem heimlichen Heimathafen der Levante-Flotte. Und für die an Bord Verbliebenen ergab sich die Gelegenheit, die Hauptdarstellerin folgender Episode vorab schon mal kennenzulernen.

Zu ihrer allerersten Seereise überhaupt stieg ein überaus hübsches Persönchen auf, die neue Bäckerin. Ihr hättet sie sehen sollen, etwa Anfang Zwanzig, nicht allzu groß, wohl proportioniert, mit schwarzem lockigen Haar, dunklen Augen und zahlreichen Sommersprossen in ihrem hübschen Gesicht. Also rundum eine Augenweide, der liebe Gott hatte an keinem Detail ihrer Anatomie für ein gefälliges Äußeres gespart.

Die Hafentage wurden natürlich von der Mannschaft genutzt, den Neuankömmling in die Geheimnisse der Seefahrt und den Bordalltag einzuweihen. Unvergesslich bleiben mir ihre immer größer werdenden Augen bei der Beobachtung der Herstellung des perfekten Mischungsverhältnisses von Cola und Weinbrand. Das kannte die kleine Maus von Land her wohl etwas anders. Gleichwohl war sie ein durchaus intelligentes Mädchen, das trotz ihres jugendlichen Aussehens auch die nötige Lebenserfahrung mitbrachte, um ihren Mann, pardon Frau, zu stehen.

Als dann kurz vor Reisebeginn der Rest der Stammbesatzung eintraf, gab es natürlich nur ein Gesprächsthema: Die neue Bäckerin. Und so begann nicht nur eine neue Reise, sondern auch der Wettkampf um die Gunst der Schönen. Würden drei Monate reichen, um das Unmögliche möglich zu machen? Für die Lords war keine Aufgabe zu groß. Und gestählt im Kampf um beste Plätze im sozialistischem Wettbewerb, beim Agieren im Reservistenkollektiv, der DSF, der Gewerkschaft, dem Fotozirkel und vielem anderen mehr, reichte in diesem Falle die Motivation bis ins Grenzenlose. Na klar, bei so einem Hauptgewinn!

Der unausgesprochene interne Wettbewerb um den Titel des FCOB (First Class Ober-Balzer, nicht zu verwechseln mit dem OSBD, dem Offizier für Schiffsbetriebsdienst) ließ so manchen Fahrensmann zur Höchstform auflaufen, gehörte zum steten Gesprächsstoff und gab der Reise ihren eigenen Reiz.

Wie oben schon erwähnt, war unsere Bäckerin zwar neu bei der Seefahrt, aber nicht blöd. Ihre anfängliche Schüchternheit wich alsbald einem gesunden Selbstbewusstsein. Manch einer verlief sich häufiger als sonst in die Kombüse, die an sie gerichteten Einladungen zu diversen „Kammerfestspielen" und anderen Freizeitaktivitäten nahmen kein Ende, und früher oder später schwante wohl unserer schönen Bäckerin, dass das so nicht weiter gehen konnte.

Vielleicht kam ja auch der gut gemeinte Tipp aus ihrem Wirtschaftsbereich, dass sie den dauerhaften und sicher manchmal auch anstrengenden Attacken und Avancen der lüsternen Herren durch Flucht nach vorne entfliehen könne.

Flucht nach vorne? Na klar, würde die Bäckerin einen festen Freund, Stecher, Liebhaber oder wie auch immer besitzen, verschwänden die Werbungen um sie sicherlich nicht ganz, aber, sagen wir mal, könnten ein normales Niveau erreichen. Aber für wen sollte sie sich entscheiden bei der Auswahl!?

Und nun beginnt meine eigentliche und kurze Geschichte. Aber nicht wie ihr denkt! Nein. Wir befanden uns bereits auf Rückreise. Unsere Bäckerin hatte wohl inzwischen ein, zwei Favoriten ins Auge gefasst. Einer davon hieß Lutz, seines Zeichens Maschinen-Assi, ein lustiger und geselliger Typ, gleichfalls von Natur aus mit einer üppigen Lockenpracht ausgestattet. Lutz gab alles darum, den Titel des FCOB für sich zu beanspruchen. Wie heißt es so schön, im Krieg und in der Liebe ist alles erlaubt.
Wieder einmal fand bei Lutz auf der Kammer eine Party statt. Und mit den sicheren Instinkten einer Frau ahnte unsere schöne Bäckerin insgeheim wohl, dass Lutz heute Abend zum Generalangriff übergehen würde. Allerdings fand sich unser hübsches Backstubenmädel noch nicht zu diesem letzten Schritt bereit. Und im Bewusstsein ihrer eigenen Schwäche oder auch als eine Art Verhütungspille trug sie mit sich einen Plan, wie sie den Abend als anständiges Mädchen meistern könnte.
Clever wie sie war, hatte sie den Deckslehrling der 8-12 Wache gebeten, doch bitte nach dem Ende seiner Schicht, also null Uhr, uneingeladen in die Partykammer von Lutz zu platzen. Welcher Gentleman wäre diesem Hilferuf einer schönen Frau nicht gefolgt? Ahnte der Arme, welches Opfer er bringen würde?
Die beiden „Turteltäubchen", Lutz und die Bäckerin, befanden sich also schon alleine in der Kemenate und der Täuberich kurz vor dem großen und lang ersehnten Ziel, als der schmächtige, aber vor allem ahnungslose Lehrling die Kammer von Lutz enterte.
Als Brückengänger der 0-4 Wache konnte ich mit dem II. Nautischen Offizier im Folgenden das Drama dieser lauen Mittelmeernacht verfolgen. Wir besaßen die besten Plätze dazu!
Lutz war kurz vor dem Versenken des Elfmeters ins Tor – und dann das, dieser alles zerstörende Auftritt unseres Deckslehrlings! Das Objekt der Begierde, die schöne Bäckerin, nutzte gnadenlos die Chance, entzog sich der „Party" und verschwand auf ihre Kammer.
Wer blieb zurück? Ein von Alkohol und Testosteron gesteuerter Maschinen-Assi, kurz vor dem Ziel all seiner Chancen beraubt und ein schmächtiger, lebensunerfahrener und mit der Situation völlig überforderter Lehrling.
Gezeter und Mordio. Lutz wollte natürlich den ungebetenen Gast zur Rechenschaft ziehen. Immerhin hatte sich bei ihm so einiges angestaut. Der Lehrling begriff zumindest das Ausmaß seiner Heldentat, und dass er sich der folgenden Rachegelüste des Geprellten nur durch Flucht entziehen konnte. Es begann eine wilde Hetz- und Verfolgungsjagd über und durch den halben Dampfer mit dem entsprechenden Tumult. Einem Stier in der Arena gleich ging Lutz auf Angriff, begleitet von allerlei wilden Flüchen und Verwünschungen. Der Lehrling nahm seine Aufgabe als Torero nicht ganz so ernst und gab lieber weiter Hackengas. Irgendwann hatte er sich etwas Vorsprung erarbeitet und Zuflucht hinter der achterlichen Steuerbordwinch gefunden. Erschöpft und über das Ergebnis des Abends höchst unzufrieden gab Lutz bei seiner vergeblichen Suche nach dem Delinquenten irgendwann auf.
Das arme Würstchen von Lehrling aber traute sich erst um halb drei aus seinem Versteck heraus. Ob er vor Angst oder wegen des einsetzenden Windes zitterte, erschloss sich aus meiner Perspektive von der Nock heraus leider nicht.

Walter Jangel

Handel und Wandel

„Buten un binnen, wagen un winnen" – steht an einem alten Bremer Handelshaus. Diesen Leitspruch eines hanseatischen Kaufmannes hatte sich auch so mancher DSR-Seemann zueigen gemacht. Das als „tschintschen" (eine von gewiss zehn Schreibweisen) verballhornte englische Verb „*to change*" – „verwandeln, tauschen, wechseln" – ist aus dem Sprachgebrauch von Hein Seemann nicht wegzudenken. Ob mit der Festmachergang während der Suezkanalpassage oder in der Change Street, so der treffende Name, von Singapore – er tat es. Dabei ging es beim DSR-Seemann oft nur um Kleinkram und nicht um Dimensionen wie auf einem polnischen Dampfer, auf dem in Karachi gleich eine halbe Luke Whisky in Zusammenarbeit mit dem Zoll den Besitzer wechselte.

Es soll hier nicht abgehandelt werden, welche Taktik zu verfolgen war, um sich auf einem orientalischen Markt beim Erwerb einer Wasserpfeife nicht über's Ohr hauen zu lassen. Es soll auch nicht darüber philosophiert werden, wie oft der Händler danach sein Haupt gen Mekka neigen oder in den Beichtstuhl musste, um sich von dem Beschiss wieder reinzuwaschen. Vielmehr geht es um „binnen", um den prämonetären Tauschhandel mit Naturalien in jenen Zeiten zwischen Kap Arkona und Fichtelberg, als im westlicher gelegenen Teuteburger Wald die Germanen sich der Römer erwehrten, pardon, als der sozialistische Staat die Warenproduktion und -verteilung kontrollierte und der Bürger damit zur Bescheidenheit oder, wollte er sich besser stellen, zur Improvisation erzogen wurde. Hier soll es ums kleine Tagesgeschäft gehen, das bei manchen auch zur Sucht ausarten konnte. Es erstaunte zum Beispiel schon, welche medizinischen Kenntnisse sich ein Chief aneignen wollte, wenn er sich wöchentlich aus Leningrad eine Aktentasche voller deutschsprachiger medizinischer Fachliteratur mitbrachte. Mancher versorgte gar das halbe Dorf mit Bohrmaschinen und Ölradiatoren aus Freundesland.

Und weil die Story so schön ist, soll hier auch noch einmal erzählt werden, wie sich ein Seemann auf dem Massengutfrachter VOCKERODE 1964 eine Rundreise von Rostock über Stettin, Gävle, Lulea, Stettin, Gävle, Leningrad zurück nach Rostock geschäftsmäßig gestaltete:

In der Transitlast wurde für 2,36 Mark eine Flasche Wodka erworben. Die ging im schwedischen Gävle zur beiderseitigen Zufriedenheit an einen Stauer. Der Erlös reichte für den Erwerb von zwei damals schwer angesagten „Nato"-Planen, leichten Sommermänteln aus Nylon. Für eine Plane ließ sich in Stettin ein schöner Abend, einschließlich Frühstück, in einem der gewissen Etablissements, Kaskade oder wie sie hießen, gestalten. Nur kam es leider manchmal vor, dass sich nach Tagen der kleine Freund mit einem Wehwehchen meldete. Der II. Nautische Offizier spritzte ihn wieder gesund. Damit war es leider nicht getan. Dummerweise stand dann noch der obligatorische Weg zum Beichtvater der Seeleute, Dr. Schwager, in der Rostocker Paulstraße an. Wie auch immer, für 2,36 Mark eine preiswerte sexuelle Erfahrung mit Erfolg auf der ganzen Linie.

In grauen Vorzeiten, als nach der landläufigen Propaganda noch in Niethosen Nieten steckten und manche Kapitäne, nicht viel älter als der Rest der Besatzung, gar das Betreten der Messe in sauber gewaschenen *bluejeans* verboten, existierte auf jenem Territorium eine Währung, die an Trümmerfrauen und Boogie Woogie erinnerte und über die fast nur der Seemann verfügte. Sie hieß nicht Dollar, Pound oder Yen, noch handelte es sich um polynesische Kauri-Muscheln oder Mühlsteine von den Yap-Inseln, sondern sie trug so eigentümliche Namen wie *CHESTERFIELD, ERNTE 23* oder *LUX*. Der dazugehörige Mengenbegriff hieß nicht Kilo, Liter oder Meter, sondern „Stange". Hin und wieder handelte es sich auch mal um eine „Kiste". Die enthielt dann Zigarren der Marken *HOFNARR* oder *CORONA*. Was

der „Internationale Basar" im Überseehafen oder im Stadthafen Rostock halt so hergab. Die meisten HO- und KONSUM-Verwöhnten machten große Augen beim erstmaligen Betreten dieser heiligen Stätte angesichts der sagenhaften und nicht mehr unerreichbaren Schätze in den Regalen. Nach einer ersten Seereise mit MS J.G.FICHTE 1963/64 wurden die dort erworbenen Stangen *HB* und anderer Marken – für mehr als eine hatten die Valuten eines Seefahrtschülers nach einer Kuba-Reise nicht gereicht – bei der gemeinsamen Fahrt mit Studienkollegen ins Binnenland im D-Zug-Abteil stolz und ehrfürchtig gegenseitig herumgezeigt, so wie es die Kleinen im Vorschulalter später mit ihrem Lego-Spielzeug machten. Diese Andacht hatte sich bald gelegt und man ging zum praktischen Teil über.
In jungen Jahren, dem Teenager-Alter just entsprungen und autorisiert, nun selbst eine zu paffen, diente es der eigenen Reputation ungemein, ließ der Weltenbummler zur See eine Packung *MARLBORO* für 60 Pfennige in der Stammtischrunde kreisen. Das beeindruckte mehr, als von fliegenden Fischen zu erzählen oder über die Girls in der Falkland Road von Bombay zu berichten. Letzteres wäre auch nicht geglaubt worden, genauso wenig wie die Story von den gewandt über die Wellen dahingleitenden fliegenden Meeresbewohnern. Später wuchsen die Ansprüche, für seine gute Ware einen angemessenen Gegenwert zu erhalten. Hie und da ließ sich dann wohl gar ein nikotinsüchtiger Schwiegervater mit einer Stange *ROTHMANS* blenden. Schöne Zeiten taten ihm fortan winken, wofür er seine Tochter gerne herausrückte. Wenn dieses Etappenziel erreicht war, wurde das familiäre Nest gebaut. *PETER STUYVESANT* half die Schrankwand zu beschaffen. Der *SHIGULI/LADA* hatte Mucken. Kein Problem. Gewiefte Automechaniker ließen sich durch *PHILIPP MORRIS* zu einer neuen Benzinpumpe samt Reparatur überreden. Natürlich mussten es nicht immer Stangen sein. Im Handschuhfach der sowjetischen Luxuslimousine lag zum Beispiel stets eine Schachtel *LUCKY STRIKE* griffbereit, um kleine Liebesdienste unterwegs abgelten zu können. Amis waren damals besonders und jederzeit willkommen, im Gegensatz zu heute. Bei einer Ausflugsfahrt ins Saale-Unstrut-Weingebiet sperrten einmal zwei Pfingstburschen die Straße für einen Wegezoll. Sie traten erschüttert und mit tiefer Verbeugung zurück, als ihnen mit nonchalanter Geste eine Schachtel Lungentorpedos der Marke *ROTH-HÄNDLE* durch das Fenster gereicht wurde. Einziger Minuspunkt der Transaktion: Die freizügigen Spender saßen in einem profanen Auto. Als Besucher aus dem Westen hätten sie in einem „Wagen" gesessen. Und um konkreter zu werden: Im Neubauviertel wurde eine Gemeinschaft starker Männer gegründet, um in Feierabendarbeit einen Garagenkomplex für die wertvollen Trabis hochzuziehen. Pflichtstunden waren angesagt. Der Seemann befand sich gerade mal wieder zwischen Rio und Shanghai unterwegs. Der Rechnungsführer der Garagenbaugemeinschaft machte für eine Stange *WINSTON* gerne zehn Striche in die Stundenliste. Die zehn Schachteln quarzte er genüsslich alleine. Die anderen Kumpels schleppten inzwischen Stahlträger durch's Gelände. Eine Stunde weniger schuften für 50 Pfennige verhieß einen guten Preis. Doch eine Stange reichte nicht aus, um das Stundensoll abzuarbeiten oder besser – abzuschreiben. Ein Sortiment bunter Raucherseeligkeit von *CAMEL* bis *ASTOR* wurde aus Rostock herangeschafft.
Bei den samstäglichen Arbeitseinsätzen tauschten sich die Werktätigen beim Betonmischen über das Woher und Wohin aus. Dabei bekam ein Wismut-Kumpel angesichts der beschriebenen ungeahnten Möglichkeiten plötzlich mächtigen Appetit auf *PALL MALL*. In Alu-Chips ließ sich diese Traditionsmarke nicht aufwiegen, aber er konnte *KUMPELTOD* als Tauschobjekt anbieten, den akzisefreien, sauer unter Tage verdienten Bergarbeiterschnaps. Wenn die HO-Kaufhalle ein Kontingent davon geliefert bekam, schleppten ihn die Ehefrauen der Bergleute gegen Bezugsschein körbeweise nach Hause. Fünf Flaschen wechselten für je eine Stange *PALL MALL* ohne Filter mehrfach den Besitzer. Eierlikör nach altem Hausrezept entstand daraus oder der mit Prima-Sprit selbst angesetzte Kirschlikör wurde damit



Duty Free Shop im Rostocker Stadthafen

gestreckt. Es handelte sich um ein reelles Ost-West-Geschäft, denn der Kumpel hatte für seine Flaschen nicht mehr bezahlt als der Seemann an Valuten für die Glimmstängel.
Um seiner eigenen Raucherlunge zur *smoke time* Trost zuzusprechen, blieb der Seemann an Bord meist bei heimischer Ware. *F6, CABINETT* und *DUETT* lagen in der Transitlast für Mark der DDR preiswert aus, weil zollfrei zu haben. Aber es steht außer Zweifel, dass die eine Stange dieser Marken, die der Urlauber von Bord durchs Hafentor mit ins Binnenland nehmen durfte, im DDR-offenen Tauschhandel niemals je eine Rolle gespielt haben dürfte. Dazu eigneten sich die ungehindert die Zollgrenze in Größenordnungen passierenden dampfenden West-Sargnägel aus dem Internationalen Basar der Schiffsversorgung Rostock viel besser.
Um ihrer habhaft zu werden, gab es für Landeier noch direktere Handelswege. Der stolze seefahrende Besitzer eines nagelneuen Wartburg-Tourist (ohne Extras) wollte diesen 1973 mit einer stabilen Fonds-Ablage verschönern. In der nächsten Werftliegezeit wurde ein Arbeiter, der zufälligerweise mit Alu-Platten arbeitete, daraufhin angesprochen. Das Angebot lautete: 10 Valutamark in Basarscheinen für Beschaffung und Zuschnitt einer leichten Aluminium-Ablage. Haste nicht gesehen, legte er sein Werkzeug beiseite und verschwand. Keine 45 Minuten später kam er zurück und lieferte das Bestellte. Wenn der Service nur überall so groß gewesen wäre. Leider lief ein solches Geschäft nur an der Küste. Was sollte ein Handwerker in Sachsen mit Basarscheinen? Dem ließ sich nur mit den Naturalien Schnaps und Zigaretten auf die Sprünge helfen.
Ein Auto ohne feste Garage zu besitzen, bedeutete zwischen Arkona und Fichtelberg nur die halbe Miete. So mancher Seemann, der an der Küste einen Unterstand für seinen fahrbaren Untersatz suchte, wurde relativ schnell fündig, wenn er einen Teil des Kaufpreises oder der monatlichen Pacht in Basarscheinen entrichtete. Diese im Rostocker Stadthafen-Basar gegen *L&M* einzulösen war für den neuen Besitzer kein Problem. Besaß er selbst kein



Kassenzettel „Internationaler Basar"

Seefahrtsbuch fand sich schnell ein gefälliger Zeitgenosse. Verfügte der Landbewohner über konvertierbare Währungen, woher auch immer, ließen die sich mit Hilfe eines Seemannes leicht in Basarscheine „waschen". Der Erwerber konnte dann auf die Zahlungsmittel während der nächsten Reise zurückgreifen.

Auch dem zarten Geschlecht aus dem Bereich der Wirtschaft eröffneten sich Möglichkeiten. Bei einer von ihnen wurde nachgefragt, ob sie einen Schulranzen für einen Erstklässler aus dem Westen mitbringen könne. Sie dürfe sich dafür auch Bettwäsche aus dem sozialistischen Einzelhandel nach ihrer Vorstellung aussuchen. Nach Überschlagen des „Schwindelkurses" gab es ein „Einverstanden". Der Ranzen löste zur Einschulung große Begeisterung aus. Auch hier handelte es sich um ein Geschäft zur beiderseitigen Zufriedenheit, denn die Bettwäsche war von bester Qualität. Mit der hätte der Erstklässler sogar noch seine Studentenbude ausstatten können. Jeder Seefahrer wird über ähnlich exemplarische Erfolgserlebnisse im informellen Warenaustausch der sozialistischen Menschengemeinschaft berichten können.

Schiffsversorgung teilt mit

Der Seemannsbasar im Flughafenhotel Berlin-Schönefeld wird ab 1. Januar 1989 vom VEB Schiffsversorgung Rostock geführt. Mit dieser Übernahme ist der Einkauf für alle DDR-Seeleute in dieser Verkaufsstelle möglich. Die Verkaufsbestimmungen entsprechen den Festlegungen der Duty-Free Shops. Wir wünschen allen unseren Kunden einen guten Einkauf.

Beckmann,
Direktor

aus „Voll Voraus"

Es stellten sich allerdings auch Misserfolge ein. Eines Tages gelüstete einem Eheweib, ihre Kaffeetafel über des gemeinen Volkes Niveau hinauszuheben. Es musste blau-weißes echt Bürgeler Tafelgeschirr sein, in der Mangelwirtschaft schwerer als Meißner Schwerter zu beschaffen. Deren Porzellan gab es immerhin für viel Geld in einem Spezialladen in Berlin Unter den Linden. Und so wurde mit einer Plastetüte voller Stangen Glimmstängel von *BENSON&HEDGES* bis zur Damenzigarette *KIM* im idyllischen thüringischen Töpferstädtchen Bürgel aufgekreuzt. Doch die satten, von allen Seiten hofierten Kunst-Handwerker, die wer weiß was von wem für ihre heiße Ware versprochen bekamen, ließen die Bittsteller schnöde abblitzen. Vielleicht hätten sie sonst ihren Exportplan ins kapitalistische Ausland nicht erfüllen können. Doch Strafe musste sein! Nach der Wende wurde den Händlern kein einziges Stück Bürgeler Geschirr abgekauft, und wenn sie noch so händeringend wegen des geringen Umsatzes hinter ihren prall gefüllten Jahrmarktständen saßen. Sollten sie daran ersticken oder möge ihnen König Drosselbart zwischen das Geschirr reiten.

Später mit der Einrichtung der Intershops und der Erlaubnis für DDR-Bürger, frei konvertierbare Währungen zu besitzen und sie in „Forum"-Schecks einwechseln zu können, um mit ihnen in den bewussten Geschäften einkaufen zu dürfen, büßte der Seemann seine exklusive Stellung in der entwickelten sozialistischen Gesellschaft erheblich ein, weil jeder Hinz und Kunz, der eine West-Tante sein eigen nennen durfte, plötzlich die „blauen Fließen" in

der Geldbörse herumtrug, mit der sich bisher unerfüllbare Träume verwirklichen ließen. Nun verlagerte sich das Begehr direkt auf diese Zweitwährung. Fortan bestimmten die „Dienstleister" gemäß Angebot und Nachfrage auch in Sachsen die Höhe des Preises. So mancher Handwerker bekam, oh welch Zauber, schnelle Beine, öffnete Bezugsquellen und hatte sofortige Termine parat, wenn auf die Frage „Forum geht's?" mit „Ja" geantwortet werden konnte. Mithalten konnte der Seemann aber immer noch – auf dem schwarzen Markt der kleinen Gefälligkeiten zum Wohle des Volkes.

Wetten, dass ...? Wetten, dass bei Offenlegung der Erfahrungen eines jeden beliebigen DSR-Seemannes mit solcher „Handelsorganisation" dieser Bericht um jeweils eine Seite wachsen könnte? Darauf einen *DUJARDIN!*

Klaus Ammersdörfer

MS ZINNOWITZ macht einen Patenschaftsbesuch

Nach 1975 heuerte ich vier Jahre in der Kümo-Flotte vorerst als Springerkapitän an. Während dieser Zeit lernte ich fast alle Kümo-Besatzungen kennen und fand dort viele gute Kollegen. Ich fuhr in diesen vier Jahren Schiffe in der Linienfahrt Rostock/Wismar – Hamburg – Hull/Goole, in der Linienfahrt Rostock – Kingslynn – Ipswich, Hamburg – London – Tilbury und Gravesend, Rostock – Kotka (Finnland) und die rote Linie Rostock – Riga. Eine Reise machte ich auf dem umgebauten Leimtanker BELLATRIX auf der Linie Stralsund – Antwerpen mit Leim für Möbelfabriken. Die INSEL RIEMS und die WEGA waren auch in der Trampschifffahrt unterwegs.
Während dieser Jahre gehörte es zu meiner ersten Reaktion, wenn ich in Wernigerode ein Postauto sah: „Der will zu mir!". Meine Frau war schon bald davon genervt. Oft behielt ich Recht, im Auto befand sich ein Telegramm für mich – und abends saß ich im letzten Zug, um frühmorgens in Rostock, Wismar oder Stralsund zu sein.
Mit der Zeit hatte ich es ziemlich satt, immer auf gepacktem Seesack zu sitzen, und ich freute mich sehr, als im Juli 1979 endlich damit Schluss war und ich ein Stammschiff als Kapitän übernahm. Es gefiel mir gut, dass ich mich nun voll einer eigenen Besatzung widmen konnte. Am 27. Juli um 11 Uhr bekam ich einen Termin in der Inspektion Rostock. Mein Nautischer Inspektor teilte mir mit, dass der Stammkapitän der ZINNOWITZ dringend auf einem anderen Schiff im Mittelmeer gebraucht würde, ich nun dessen Aufgabe übernehmen solle, und er wies mich in diese Arbeit ein.
Wir fuhren zum Platz 37 des Überseehafens. Dort traf ich auf meine neue Besatzung. Viele kannte ich bereits und einigen war ich vom Hörensagen bekannt. Mein Spitzname „Ammi" war den meisten schon geläufig. Die Offiziere hatte ich auf früheren Fahrten kennengelernt, da es öfter vorkam, dass mehrere unserer Schiffe im „Päckchen" in den Häfen zusammenlagen.

Meine ZINNOWITZ sollte für die kommende Reise in der Trampschifffahrt eingesetzt werden. Ich fand diese Art der Schifffahrt interessant. Manchmal wusste man nicht einmal kurz vorher, welcher Hafen angelaufen werden würde. Von der Befrachtung kam dann immer ein Telex in der Art: „Kapitän, steuern Sie Reede Rotterdam an." Wenn sich keine bessere Ladung auftreiben ließ – Futtermittel (Sojaschrot für die Schweinemast) aus Rotterdam waren immer transportbereit. In Dänemark und Schweden saßen dessen größte Abnehmer. Das ließ sich schon daran erkennen, dass in den dänischen und schwedischen Häfen die Silos aus dem Hafengelände herausragten.

Ich fragte den Ersten Offizier nach Ladung und Auslauftermin. Seine Auskunft klang erst einmal nicht sehr seemännisch: „Kapitän, morgen früh fahren wir mit zehn Mann zur Patenbrigade nach Altlüdersdorf/Gransee. Wir sind dort für zwei Tage eingeladen. Nach Ende der Maschinenreparatur wird das Schiff noch ausgegast (zur Schädlingsbekämpfung). Da müssen alle Leute von Bord und als Wachleute sollen ein Springeroffizier und ein Matrose vom Schiff eingesetzt werden."
Mir war es recht, denn am Abend zuvor hatte ich die Besatzung über die Patenbrigade in Altlüdersdorf reden hören. Unsere Schiffe standen ja im „sozialistischen Wettbewerb", die Patenschaften fielen darunter, und der Sieger in der jeweiligen Schiffsgruppe erhielt eine Urkunde und seine Besatzung eine kleine Prämie. Die Tier- und Pflanzenproduktion der LPG Altlüdersdorf war übrigens eines von Walter Ulbrichts Vorzeige-Objekten.
Mit drei Privatautos trafen wir am nächsten Tag nach zwei Stunden Fahrt in Gransee ein. Wir wurden dort sehr herzlich empfangen, und mein Chief wich die ganze Zeit nicht von meiner Seite. Nach dem Mittagessen wurde mir der Grund klar: „Ammi, wenn sie dir hier ein Schwein anbieten, sage nicht nein, ich nehme eine Hälfte!" Aber keiner hat mir in den zwei Tagen ein Schwein angeboten.
Am frühen Nachmittag zeigten die Bauern uns den Pferdestall, wo dreizehn Stuten und ein Deckhengst sowie Haflinger standen, die sie für den Export nach Österreich züchteten. Auf die Frage, wer Lust zum Reiten habe, meldeten sich acht Männer. Nach einer halben Stunde waren neun Pferde gesattelt, der Hengst für den stellvertretenden Vorsitzenden der LPG. Uns wurde im Stall schon ganz angst und bange, als wir das Getrampel des Hengstes hörten. Der Vorsitzende musste immer vor uns her reiten, sein Pferd wollte unbedingt zu den Stuten. Zunächst führte der Weg immer am Waldesrand entlang, dann erreichten wir die F96, die berühmte Straße zur Ostsee. Dort begegneten uns drei Armeeautos mit russischen Soldaten, die johlten, als sie uns sahen, und kräftig die Hupen betätigten. Da sahen wir den Hengst mit den Vorderbeinen in die Luft gehen und schon waren Ross und Reiter im angrenzenden Wald verschwunden. Wir aber klammerten uns an unseren Sätteln fest und waren dankbar, dass unsere Pferde kehrt machten und uns im leichten Galopp zum Stall zurück brachten. Wie sollten wir nun von den Pferden wieder runterkommen? Am Wochenende befand sich keiner vom Personal mehr im Stall. Zum Glück standen dort zwei kleine Mädchen, die eines unserer Pferde festhielten. Von diesem konnte unser Arthur absteigen und uns dann alle aus unserer misslichen Lage befreien. Die Pferde trotteten allein in ihren Stall und die Mädchen wussten, wie sie die Gatter verschließen mussten.
Nach einer Weile das bekannte Getrappel – der Hengst kam im vollen Galopp auf den Hof geprescht. Sein Reiter war froh, uns alle und die Stuten wohlbehalten vorzufinden.
Nach dem Abendbrot folgten wir einer Einladung zum geselligen Beisammensein mit Tanz und Kulturprogramm. Unter den Anwesenden befanden sich viele hier beschäftigte junge Mädchen, von denen einige Verbände an Händen oder Armen trugen. Ich vermutete gleich, dass die Mädels vom Pferd gefallen wären, aber ich wurde aufgeklärt. Es handelte sich um Studentinnen der Tiermedizin im Praktikum. Die holten sich manchmal einen gebrochenen Arm bei der künstlichen Besamung der Kühe, wenn sie zu zaghaft zu Werke gingen, das Tier sich bewegte, während ihr ganzer Arm im Körper der Kuh steckte.
Es wurde ein sehr schöner Abend, der mit Kissenschlachten in den Hotelbetten endete. Die zwei mitreisenden Ehefrauen hatten auch reichlich Alkohol intus und waren sehr lustig. Ich dachte so bei mir: „Das kann ja heiter werden auf der kommenden Reise." Ich sollte Recht behalten.
Am Morgen der Abreise verabredeten wir mit dem LPG-Vorstand, wann ihr Gegenbesuch bei uns stattfinden solle. Nachdem wir uns am Nachmittag verabschiedet hatten, fuhren die Rostocker zu ihren Familien nach Hause, die Auswärtigen ins Hotel Sonne. Mein Chief



Blick vom MS GERA auf MS ZINNOWITZ im Überseehafen (14.11.1980)

wohnte in Reutershagen und lud mich ein, bei ihnen zu Hause zu übernachten, auch wenn er nun keine Schweinehälfte hatte bekommen können. Als Frau W. die Tür öffnete und die Küche betrat, stieß sie einen schrillen Schrei aus. Die beiden Töchter hatten zwei Tage lang in der Küche gehaust und schmutziges Geschirr türmte sich überall auf. Der Chief bat mich ins Wohnzimmer, aber ich verabschiedete mich dann doch recht bald und fuhr mit der Straßenbahn zum Hotel Sonne. Ein bisschen Flirt mit den Rezeptionsdamen – bald bekam auch ich ein Zimmer.

Jetzt verspürte ich noch das Bedürfnis nach einem kräftigen Essen im Seemannsrestaurant, doch mein Appetit verging mir schnell. Ich hatte noch die Speisekarte in der Hand, da eilte der Dispatcher W. an meinen Tisch und forderte mich auf, sofort zur ZINNOWITZ zu kommen. Man vermutete, dass der Wachmann auf dem Schiff ohnmächtig geworden sein könnte, er sich vielleicht bei der Begasung des Schiffes nicht vorschriftsmäßig verhalten habe und die Schotten geöffnet hätte.

Als wir nach zwanzig Minuten unseren Liegeplatz 37 im Hafen erreichten, sahen wir schon Blaulicht, Feuerwehr und Polizei. Es stellte sich heraus, dass der Wachmann, als er nicht länger vor dem Schiff zu stehen vermochte, sich in einen unserer zwei Bordkräne gesetzt hatte. Als nun der Streifenpolizist bei seiner Kontrollrunde keinen Wachmann sah, gab er Alarm. Die Polizei kümmerte sich nicht um die Erklärung des Wachmanns, sondern machte umgehend Meldung an unsere Dienststelle.

Ich wurde am nächsten Morgen sofort zum Direktor des Flottenbereiches gerufen und habe alles erklärt. Gleichwohl meinte der Chef, dass ich in irgendeiner Weise zur Verantwortung gezogen werden müsse, und ich murmelte bei meinem Abgang, dass ich unschuldig wäre. „Wieso unschuldig, Genosse Kapitän?" „Ich bin noch nicht einmal angemustert auf diesem Schiff und muss schon zum Rapport!"

Der Vorfall blieb für mich dann doch ohne Folgen und ich bin noch heute nach all den Jahren mit meinen nautischen und technischen Inspektoren gut befreundet.

Reinhard Lachs

Dein Elektroingenieur, das unbekannte Wesen

Die Überschrift könnte landläufig auch lauten: „ ... die unterschätzte Kapazität." Immer wieder wird behauptet, der Kapitän und der Koch seien die Chefs auf einem Dampfer. Diese Aussage können nur uneingeweihte Landeier treffen. An Bord gab es viele Chefs, wenn auch einige davon der „heimlichen" Art. Selbsternannte Wichtigtuer gab es natürlich auch und gibt es noch immer und überall. Mancher von denen meinte, ohne ihn laufe der Dampfer nicht, bzw. ohne ihn läuft überhaupt nichts an Bord.
Mag ja sein, schließlich ist auf einem Schiff auch noch heute jedes Besatzungsmitglied wichtig, wird gebraucht und ist ein Teil des Ganzen. Jeder hat seine Aufgabe, damit auf dem Dampfer alles läuft. Trotzdem muss eine Person das Sagen haben und die Richtung vorgeben.
Von Schiffen der Deutschen Seereederei soll hier die Rede sein. Überflüssige Funktionen gab es dort über einige Jahre auch, aber auf die Politoffiziere oder „Gehilfen des Kapitäns" soll hier nicht weiter eingegangen werden. Oft bedeuteten sie dem „Alten" keine Hilfe, sondern eine Last. Die Polits und ihre Leitung an Land sahen das natürlich etwas anders.
In der offiziellen Rangordnung auf einem DSR-Schiff hatte der Kapitän das Sagen, sofern seine mitreisende Ehefrau die gleiche Meinung vertrat wie er. Hinter ihm folgten in der Hierarchie die Nautik, die Technik und der Bereich der Wirtschaft mit ihren Chefs. Doktor und Funkoffizier befanden sich manchmal auch an Bord. Die unterstanden dem Kapitän direkt als Einzelpersonen. In den anderen Bereichen war die Reihenfolge ganz klar geregelt. Wie auch immer, das Offizielle ist die eine Seite, im täglichen Bordleben regierte aber oft eine interne Hierarchie den Alltag.
Der Koch war natürlich eine ganz wichtige Person. Er besaß großen Einfluss auf die Stimmung an Bord. Das wird keiner leugnen. Es konnte schon mal zur „Arbeit nach Vorschrift" kommen, wenn es den Lords nicht schmeckte, oder wenn zum Ende von langen Törns nur noch mit Kakerlaken gespickte Nudeln auf die Back kamen. Nicht nur der Koch, selbst die Stewardessen konnten die Truppe aufmischen, wenn sie sich in Liebesdingen nicht so recht entscheiden konnten.
Größte Wichtigkeit an Bord besaß aber der „Kleine Schiffsrat". Der existierte als Gegenstück zum staatlich verordneten Schiffsrat mit dem Kapitän an der Spitze, dem I. Nautischen Offizier, dem Leitenden Technischen Offizier, dem Politoffizier, dem Parteisekretär, dem Vorsitzenden der Schiffsgewerkschaftsleitung, dem FDJ-Sekretär und dem Koch bzw. Verwalter. Jener fand sich öfter und viel zwangloser als diese mehr oder weniger wichtigen sozialistischen Leiter bei Hafenbräu und Weinblattsiegel zusammen. Bootsmann, Storekeeper, E-Mixer, Zimmermann und Kabelgeist sorgten dafür, dass es an Bord lief, wie es auf einem ordentlichen Dampfer zu laufen hatte.
Aber es geht hier nicht um die Führung und die Entscheidungen, die getroffen werden mussten, sondern um „das Ganze", um den Überblick über alle Bereiche. Hier kam die oft unterschätzte Funktion des Elektro-Ingenieurs ins Spiel. In allen Fahrtberichten, Büchern und Filmen wird immer nur der Kapitän, eventuell auch mal ein Whisky trinkender Maschinist, ein Doktor, der sich des Lebens freute, aber nie ein „Elektrischer" erwähnt. Dabei stellte gerade der E.-Ing. den guten Geist in allen Bereichen dar.
Erst wenn einem bewusst wird, wo überall die Elektrik an Bord benötigt wurde, kommt der Mensch aus dem Staunen nicht heraus. In fast allen Räumen, Stores, Tanks und selbst auf der höchsten Mastspitze, an Deck vorn und achtern befanden sich Leuchten und Lampen. Mit diesen kleinen, oft im Bewusstsein nicht mehr wahrgenommenen Leuchtquellen schon



Elektriker bei der Arbeit auf einem Typ IV-Schiff

beginnt es. Viele Dinge sind uns im täglichen Leben vertraut geworden, sodass sie als Selbstverständlichkeit betrachtet werden.

Von den etwas größeren Anlagen, die sich in den verschiedensten Räumen befanden, kann es nur eine unvollständige Aufzählung geben. Von der Kombüse, ganz wichtig, mit dem Herd, den Kühlanlagen, den verschiedenen Küchengeräten, Lüftern und Würfeleisbereitern angefangen, über die Einrichtungen der Kammern und Kabinen, Aufzüge, Rettungseinrichtungen, Brandschutzanlagen bis hin zu Telefonanlage, Computer, TV etc. pp., überall wurden die kleinen Strömlinge benötigt.

Wer sich in der Maschinenanlage auskennt, weiß, wie viele technische Nebenanlagen, Steuerungen und Hilfsanlagen benötigt wurden, um die Hauptmaschine betreiben zu können. Die Stromerzeugungsanlage eines Schiffes allein konnte manche Kleinstadt mit Energie versorgen. Die Verteilung dieser erzeugten Energie auf das gesamte Schiff bedurfte viele Kilometer dünner und dicker Kabel, Schalter, Verteiler, Umspannanlagen und vieler anderer Dinge mit Namen, die nur der Fachmann richtig aussprechen kann. Wer schon einmal auf die Brücke eines Schiffes durfte, hat bestimmt die schönen bunten Lämpchen, Taster, Schalter, Bildschirme, Steuergeräte für Ruder- und Radaranlagen und das wichtigste Gerät, die Kaffeemaschine, bestaunt. Alarm- und Schottenschließanlagen und alle anderen Geräte, die für die Schiffsführung notwendig waren, fehlen noch in der Aufzählung.

Auf Frachtschiffen kommen dann noch die Ladungsanlagen – Kräne, Winden, Pumpen und sonstige Deckseinrichtungen hinzu. Spezialschiffe besitzen besondere Ausrüstungen wie Tankheizungen oder Spillanlagen, die für den Transport benötigt werden. Es ist also fast unmöglich, alle elektrischen Anlagen aufzuzählen, die auch heute noch auf einem Schiff vorhanden sind.

Hinzu kamen die Reserveteile, die mitgeführt wurden, um eventuelle Störungen während der Reise beheben zu können. Dokumentationen, Zeichnungen, Strompläne, Bilanzen und Materiallisten gehörten in gewaltiger Menge ebenfalls zur Ausrüstung.

Auf den Typ IV-Schiffen wurden sogar Kupferdrahtrollen in verschiedener Stärke mitgeführt, um defekte Spulen, Motoren und Steuergeräte selbst reparieren zu können. Wie richtig das war, kann aus eigener Erfahrung berichtet werden. Auf der HALLE brannte ein Trafo der Kinoanlage durch. Zwei weiter noch bevorstehende Monate während einer Chinareise ohne Kino an Bord, das ging überhaupt nicht. Also wurde der Trafo vom Autor provisorisch neu gewickelt, zur Freude der Besatzung, die schon auf Axinja und Grigori aus dem Film „Der stille Don" gewartet hatte.

Über die Besonderheiten, die sich mit der Arbeit der E-Mixer an Bord verbanden, ließe sich ein Buch schreiben. Es war ja so, dass der E.-Ing. nicht nur in seinem Fachbereich Bescheid wissen musste, er sollte auch die Funktionen der Anlagen im Maschinen- und Decksbereich kennen. Wenn irgendetwas nicht funktionierte, wurde zuerst nach dem E.-Ing gerufen, egal ob die Maschine sich nicht starten ließ oder die Ruderanlage nicht lief. Funktionierte das Telefon nicht, brannte eine Lampe in der Toilette nicht, war eine Laterne defekt oder der Herd wurde nicht warm – der Ruf nach E-Mixer ertönte. Oft hatte der Maschinist vergessen, ein Ventil aufzudrehen oder die richtige Startfolge nicht beachtet. Der E.-Ing sollte dann wissen,

warum die Maschine nicht startete. Auf der Brücke lief es ähnlich, wenn nicht der richtige Schalter gefunden wurde. Dabei war es völlig nebensächlich, ob am Vormittag oder die Uhr nachts um drei zeigte. Der E.-Ing. stand zu jeder Zeit abrufbar bereit.
Seine universelle Einsetzbarkeit führte den E.-Ing in alle Ecken und Winkel des Schiffes, von der Mastspitze bis zum Doppelboden, in die Laderäume, Tanks, Storeräume, Wohnräume, Betriebsräume, die nicht für alle Besatzungsmitglieder zugänglich waren. Das alles gehörte zum Tätigkeitsbereich des E.-Ings.
Viele Kapitäne, Nautiker oder Leute aus der Wirtschaft haben sich nie für den Maschinenbereich interessiert. Andersherum lief es meist ebenso. Oft durften die „Schwarzfüße" aus der Maschine nie die Brücke besuchen. Auch wenn mancher Lord viele Jahre auf einem Dampfer gefahren ist, hat er einige Bereiche des Schiffes niemals betreten. So etwas konnte einem „Elektrischen" nicht passieren.
Auch hier ein kleines Beispiel dafür wie desinteressiert manche Besatzungsmitglieder einem anderen Bereich gegenüberstanden. Viele Jahre nach seinem Ausscheiden aus der aktiven Seefahrt recherchierte ein aus Funk und Fernsehen bekannter Kapitän für sein Buch über die legendären Typ IV-Schiffe auch auf der in Rostock-Schmarl liegenden DRESDEN bei alten, befahrenen Seeleuten. Hier erst wurde ihm klar, dass seine Manöverbefehle, die er zu seiner aktiven Zeit auf diesem Schiff gab, überhaupt keine direkte Wirkung auf die Maschinenanlage hatten. Die Maschinentelegrafenanlage, die so schön, optisch auch sehr wirkungsvoll, mit den Hebeln bewegt werden konnte, hatte nämlich nur eine reine Übermittlungsfunktion für die gewünschte Fahrstufe. Legte der Kapitän den Hebel der Telegrafenanlage zum Beispiel auf „Voraus Halbe", so klingelte im Maschinenraum nur der dort befindliche Telegraf, der vom Maschinisten quittiert werden musste. Sonst tat sich im Keller nix. Erst wenn der Maschinist die Maschine startete und einkuppelte, lief der Propeller des Schiffes. Es war also nicht möglich, mit dem Telegrafen von der Brücke aus das Schiff zu bewegen. Diesen Zusammenhang kannten allerdings viele Nautiker nicht. Bei Manöverfahrten wurde deshalb oft der Telegraf wie wild von „Voraus" nach „Zurück" gelegt, und das in einer Minute mehrmals mit verschiedenen Fahrstufen. So schnell kamen die Maschinisten überhaupt nicht mit der Bestätigung der Tastatur für die Kupplungen nach. Die geforderten Manöverbefehle besaßen also keine Wirkung, weil sie sich zeitlich nicht ausführen ließen. Wir Elektriker mussten damals die geforderten Manöver mit Uhrzeit in das Manövertagebuch eintragen. Selbst das war uns manchmal nicht möglich, weil zu viele Manöver kurz hintereinander angefordert wurden. Diese Erkenntnis machte unseren schreibenden Kapitän dann doch sehr nachdenklich.
Wie gesagt, die beste Übersicht über viele Zusammenhänge auf dem Dampfer besaß der E.-Ingenieur. Weil das so war, konnte er auch oft zwischen den Bereichen vermitteln. Auf manchen Schiffen gab es gewisse Spannungen, die zum Teil im Persönlichen, oft aber auch an den Auffassungen über die einzelnen Berufe lagen. Es handelte sich meistens um keine großen Probleme. Sie führten aber manchmal zu Verstimmungen. Es langte schon, wenn der Chief gefragt wurde, was denn sein Sohn lernen würde. Seine Antwort: „Kapitän natürlich, zum Maschinisten reicht es nicht."
Für den E.-Ing, der mit allen Lords auskommen musste, gab es in dieser Beziehung kaum Schwierigkeiten. Die Folge dieser Ausgeglichenheit bestand darin, dass dem E.-Ing. auf vielen Schiffen eine Funktion in der Konfliktkommission oder in der Bordgewerkschaftsleitung aufgedrängt wurde. Auch Sportorganisator oder Fotozirkelleiter gehörten zu seinen beliebten Posten. Für die Musik bei Feiern und Bordfesten fühlte er sich sowieso meistens zuständig. Trinkfest musste er in dieser Position natürlich auch sein, war er doch oft der letzte Gast oder musste den letzten aus der eigenen Kammer bugsieren.
Damit es morgens dann wieder lief, wurden die Finger in die nächste Steckdose gesteckt und schon war der Elektroingenieur wieder aufgeladen und zu neuen Taten bereit.

Das Wort zum Schluss

„Aus Geschichten entsteht Geschichte."
Küf Kaufmann, Vorsitzender der Israelitischen Religionsgemeinschaft zu Leipzig

Sie heißen Wolfgang, Werner oder Walter, Brigitte, Elke und Helga und entstammen der Generation, die an den BORDGESCHICHTEN schreibt. Sie sind zur See gefahren und darüberhinaus verbindet sie noch manches andere. Sie wurden von Neulehrern unterrichtet, die noch einmal davongekommen waren. Die lehrten ihnen nicht nur Rechnen, Lesen und Schreiben, sondern auch etwas Wichtiges, um unbeschadet durchs Leben zu kommen: Disziplin – nach Regeln, welche sie seit früher Kindheit befolgten. Die sie später befähigten, zur See zu fahren. Regeln, die in Stein gemeißelt waren, wie die Zehn Gebote vom Berge Sinai, und die sie Tag für Tag im Ranzen mit in die Schule trugen. Dort standen sie schwarz auf weiß geschrieben im Schülertagebuch der 1950er-Jahre für die Schüler der Klassen 1 bis 8, auch Hausaufgaben- und später scherzhaft Muttiheft genannt.
„Jeder Schüler hat die Pflicht

- fleißig und beharrlich zu lernen und stets seine Hausaufgaben selbständig und sorgfältig zu erledigen,
- regelmäßig und pünktlich den Unterricht und andere Schulveranstaltungen zu besuchen,
- zum Unterricht sauber, gekämmt und ordentlich gekleidet zu erscheinen,
- alle notwendigen Bücher und das Arbeitsmaterial in ordentlichem Zustand zur Schule mitzubringen,
- dem Unterricht aufmerksam zu folgen, nicht zu schwatzen und sich nicht mit anderen Dingen zu beschäftigen,
- das Schülertagebuch sauber und gewissenhaft zu führen und am Wochenende von den Eltern unterschreiben zu lassen,
- an seinem Arbeitsplatz und im Schulgebäude Ordnung zu halten,
- den Weisungen des Direktors und der Lehrer unbedingt Folge zu leisten,
- sich während des Unterrichts bei einer Antwort zu erheben,
- allen in der Schule tätigen Personen mit Achtung zu begegnen und sie höflich zu grüßen,
- das Schuleigentum als gesellschaftliches Eigentum zu schonen, sorgfältig mit den eigenen Sachen und denen der Mitschüler umzugehen,
- die Ehre seiner Klasse und seiner Schule wie seine eigene zu schützen."

Die Warnung zum Schluss lautete: „Jeder Schüler muss bestrebt sein, diese Forderungen in vorbildlicher Weise zu erfüllen. Er muss wissen, dass Verstöße gegen die ‚Regeln für die Schüler' bestraft werden. Ihre Einhaltung wird in der Betragensnote zum Ausdruck gebracht." Die Hefte waren regelmäßig von den Eltern gegenzuzeichnen, um die Eintragungen der Lehrer zur Kenntnis zu nehmen. („Ottokar isst/schläft/popelt während des Unterrichts", oder ähnliches.)
Eine Generation später hieß es dann: „Wir Jungpioniere lieben unsere Deutsche Demokratische Republik, lieben unsere Eltern, lieben den Frieden, halten Freundschaft mit den Kindern der Sowjetunion und aller Länder, lernen fleißig, sind ordentlich und diszipliniert, achten alle arbeitenden Menschen und helfen überall mit, sind gute Freunde und helfen einander, singen und tanzen, spielen und basteln gern, treiben Sport und halten unseren Körper sauber und gesund, tragen mit Stolz unser blaues Halstuch."
Das klang schon sehr nach den klassenbedingten, gesellschaftlichen Anschauungen während der Phase des sozialistischen Aufbaus, aber immer noch langte die dazugehörige Erziehung aus, um Fähigkeiten zu entwickeln, sich später freiwillig den harten Geboten der Seefahrt zu unterwerfen oder MINT-Fächer zu studieren, während im Westen mit den 68ern

das Antiautoritäre und der Verzicht auf Knigge um sich griffen. Andererseits war es – wie heute wieder – ein vorrangiges Ziel sozialistischer Erziehungspolitik Haltung statt Denken zu vermitteln.

Die BORDGESCHICHTEN sind kein Verlautbarungsjournalismus mehr, der es seinerzeit vermied ins Fettnäpfchen zu treten. Menschen, die jahrzehntelang in einer Sprachdiktatur entlang einer Parteilinie lebten, verspüren nun mal ein besonderes Bedürfnis nach freier Meinungsäußerung. Ist dieses freie Wort schon wieder gestorben dank selbsternannter grüner Moralisten? Dazu wird in der LVZ vom 8. August 2023 der Publizist Kai Köhler zitiert: „Verfolgungsgrund ist nicht mehr nur eine abweichende politische Position, sondern die bloße Weigerung, sich explizit in die öffentlich geforderte Frontstellung einzureihen." In den BORDGESCHICHTEN aber soll das Wort von Michelle Obama gelten: „Mache was du für richtig hältst. Es wird immer jemanden geben, der anders denkt."

Heutzutage ist „Verrohung" ein allgegenwärtiger Begriff geworden. Offensichtlich gilt das Wort von Immanuel Kant nicht mehr: „Der Mensch ist das einzige Geschöpf, das erzogen werden muss." Vor den Klassenzimmern patrouliert Sicherheitspersonal, weil der große Bruder kommt, um dem Lehrer die Fresse zu polieren. Die Schule als Institution für Erziehung und Ausbildung versagt kläglich. Dabei sollte klar sein, dass die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes nicht in Fabrikhallen und Forschungslaboren beginnt, sondern im Klassenzimmer.

Gemäß jüngster PISA-Studie wird die nächste Generation nicht einmal mehr imstande sein, die Texte unserer Autoren lesen, geschweige denn verstehen zu können. Kein Wettbewerb mehr um beste Leistungen, vielmehr sollen in Zukunft alle Schüler (m/w/d) ihren Namen tanzen können. Würden sie bei diesem gültigen Bildungsansatz auch das Talent entwickeln etwas Ähnliches wie eine BORDGESCHICHTE zu schreiben oder müssten sie dies der Künstlichen Intelligenz überlassen? Immerhin – zum Regieren würde es reichen.

Die Redaktion

BORDGESCHICHTEN®
DSR Seeleute e.V.

Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel
Titelbild: Seefahrtschule Wustrow, 1992 – © Foto-Hübner, Ostseebad Wustrow
Rücktitel: Wustrower Impressionen – Fotos: Friedrich Seibicke
Hintergrundgrafik: Seekarte Küste von Vorpommern mit Fischland, Darss, Zingst
Zum Inhalt:
Fotos: Walter Hess: Seite 2, Sabine Günther: 4, 50, 51, 52 (o. li./mi. li./2 u.), 53 (2 mi.), 54 (o. re./m. li./u. li.), 55 (6), 56 (2 o./mi. re.), 57 (2), Friedrich Seibicke: 7 (2), 8 (2), 11 (m./u.), 26 (o.), 38 (u.), 39, 132 (2), 133 (mi.), 139 (2), 142 (o.), Kurt-Werner Langer: 10 (u.), Reinhard Seibicke: 11 (o.), Gerhard Fiebiger: 27, 115, 143, Ulrich Decker: 33 (3), 34 (3), 35, Peter Böge: 37 (o./u.), 38 (o.), Volkmar Gagalon: 38 (m.), Wolf A. Kaiser: 52 (o. re./mi. re.), 53 (2 o./2 u.), 54 (o. li./mi. re./u. re.), 56 (mi. li./2 u.), Detlef Oehme: 98, 99, 101, Roland Mahnke: 105, 106, 107, 108 (2), 109 (6), 110, Wolfgang Kramer: 123, 124, 155, Ian Shiffman: 127, Wolfgang Fricke (CC BY SA 3.0): 130
Sammlungen: Archiv DSR-Seeleuteverein: Seite 6, 37 (m.), 137 (4), 146, 157, Friedrich Seibicke: 9 (2), 10 (o.), 12 (u.), 21 (2), 22 (3), 23 (2), 24, 25, 26 (u.), 113, 129 (2), 130 (o.), 131 (o.), 133 (o./u.), 134 (o.), 135 (2), 141, 142 (u.), 152, Joachim Hetzer: 12 (2 o.), 12 (u. li.), 13 (o. li.), 13 (m. li.), 13 (u.), Walter Hess: 13 (o.), 13 (m.), DSR-Archiv/ Wolfgang Kramer: 31, 144, Günter Glaß: 42, 43 (2), 45 (2), 46, 47, 48, 49, Wolfgang Steusloff: 59 (2), Dirk Peters: 65, 66, 67 (2), 68, 74 (2), 76, 77, 80 (2), 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, Werner Fischer: 89, 90, 91, Jürgen Rokosch: 96, Detlef Oehme: 103, Christine Seibicke: 131 (u.), 134 (u.), Kurt-Werner Langer: 151

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

Das graue Schloss am Meer – Kaderschmiede für die Fischerei- und Handelsflotte eines verflossenen Staates, die Seefahrtschule Wustrow. Die Historie jenes Ortes, sowie die vorherige maritime Berufsausbildung, behandelt dieser Band, der im Ganzen über die „gute alte Zeit" berichtet, die politisch ebenso prekär wie in der Gegenwart und doch für „unsere Menschen" so ganz anders gewesen ist. Das belegt ein Patenschaftsbesuch auf der LPG, geht über die Gefahren beim Land- und beim Seegang bis zum die Sicherheit des Landes gefährdenden Flaschenpostwurf in die offene See. Warum wanderte ein ehemaliger Seemann auf die Philippinen aus? Wie endete die DSR-Linienschifffahrt? Warum fielen die Leute vom Rostocker Überseehafen auf einen Hochstapler herein? Hier findet der Leser Antworten darauf, wie auch auf andere Fragen, die einer Replik bedürfen, bisher aber nie gestellt worden sind.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN